

Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement

Stadsregio Arnhem Nijmegen

Product van het Offensief Bereikbaarheid

Regionaal convenant mobiliteitsmanagement

Stadsregio Arnhem Nijmegen

Product van het Offensief Bereikbaarheid

Conceptversie 29 augustus 2008

Inhoudsopgave

1.	Woord vooraf.....	1
1.1	Ontwikkelingen in de stadsregio	2
1.2	'Pact van Lent' en Offensief Bereikbaarheid.....	2
1.3	Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement	3
2.	Overwegingen en doelstelling	4
2.1	Overwegingen.....	4
2.2	Doelstelling.....	5
3.	Overeenkomst tussen partijen.....	7
3.1	Partijen	7
3.2	Gezamenlijke afspraken	8
3.3	Samenhang maatregelen.....	9
3.4	Bindendheid van afspraken	9
3.5	Looptijd van het convenant.....	9
4.	Aanvullende maatregelen en activiteiten.....	10
4.1	Faciliterende maatregelen door initiatiefnemers.....	10
4.2	Inspanningen door overheden (als wetgever, wegbeheerder en OV-autoriteit) ...	11
4.3	Inspanningen door werkgevers.....	12
4.4	Maatregelen Anders Betalen voor Mobiliteit.....	13
5.	Financiën	16
6.	Verwachte effecten en monitoring.....	17
6.1	Verwachte effecten	17
6.2	Monitoring	17
7.	Ondertekening.....	19
	Bijlage 1: Faciliterende maatregelen	20
	Bijlage 2: Inspanningen door overheden	23
	Bijlage 3: Inspanningen door werkgevers	26

Bijlage 4: Maatregelen Anders Betalen voor Mobiliteit	36
Bijlage 5: Maatregeluitwerking initiatiefnemers.....	40
Bijlage 6: Voorbeeld clusteruitwerking.....	44
Bijlage 7: Monitoring	47

1. Woord vooraf

De Stadsregio Arnhem Nijmegen groeit snel en is volop in beweging. Ruimtelijke ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Na de Randstad wil de stadsregio de sterkste economische regio van Nederland zijn. Een voorwaarde om dit te blijven is dat de regio aantrekkelijk, bereikbaar en concurrerend is. De bereikbaarheid van de stadsregio staat door de toenemende mobiliteit én door geplande ruimtelijk-economische ontwikkelingen onder druk. Naast files, parkeer- en logistieke problemen krijgt de regio ook te maken met problemen op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het is dus zaak om de mobiliteitsgroei in goede banen te leiden!

Bereikbaarheid van de stadsregio onder druk!

De congestie op het Nederlandse hoofdwegennet blijft toenemen. In de periode 2000 tot 2007 is het totale reistijdverlies op het hoofdwegennet met 53 procent gestegen. De verkeersomvang groeide met 13 procent (bron: Mobiliteitsbalans 2008, KIM). Files en vertragingen leveren economische schade op. De totale filekosten op het hoofdwegennet in Nederland kunnen in 2007 worden geschat op 2,7 à 3,6 miljard euro. In vergelijking met 2006 is dat een toename van 10 procent (bron: Mobiliteitsbalans 2008, KIM). Ruim de helft van de filekosten wordt gedragen door het bedrijfsleven, de overige schade komt terecht bij de 'gewone burger' door vertragingen in het woon-werkverkeer en privé-ritten.

Ook de bereikbaarheid van de Stadsregio Arnhem Nijmegen staat onder druk. Volgens cijfers van de ANWB (publicatie 8 juli 2008) steeg de filezwaarte gedurende de eerst helft van 2008 op werkdagen met 6 procent waarbij vooral de ochtendspitsen fors drukker waren dan in de eerste zes maanden van vorig jaar. Tussen 06.00 en 10.00 uur nam de filedruk dit jaar met 11 procent toe en de drukte tijdens de avondspits bleef nagenoeg gelijk. De drukste spitsen zijn op dinsdagochtend en donderdagavond. Uit de cijfers van de ANWB blijkt dat de bereikbaarheid in het oosten van het land in de eerste helft van 2008 verder is afgenomen. De filezwaarte nam daar zelfs toe met bijna 20 procent. Vooral op de wegen in de regio Arnhem/Nijmegen stijgt het aantal files. De A50 Oss-Arnhem scoort opnieuw hoog in de file-toptien.

In de komende jaren zal de verkeersomvang in de Stadsregio Arnhem Nijmegen met 2 á 3% per jaar verder stijgen (bron: Sociaal Cultureel Planbureau, 2004). Pas na 2015 treedt vermindering van de groei op als gevolg van verwachte stabilisering van de omvang van de bevolking en van het welvaartsniveau.

Mobiliteitsproblemen verkleinen de economische slagkracht van de regio. Het thema bereikbaarheid is van groot belang in het streven naar een blijvend gezond functionerende economie met (internationale) aantrekkingskracht. Ook wordt het zoekgebied van (potentiële) werknemers verkleind. Indirect vormen ze een belemmerende factor bij arbeidsmarktvraagstukken. Kortom, een goede bereikbaarheid vervult een cruciale functie in het realiseren van een aantrekkelijke omgeving om te wonen en te werken.

Een goede bereikbaarheid vraagt daarom duurzame oplossingen, zowel vanuit economisch - als vanuit leef- en milieuperspectief.

1.1 Ontwikkelingen in de stadsregio

In de stadsregio wordt door verschillende partijen hard gewerkt om de ruimtelijk economische ambities waar te maken en de bereikbaarheidsproblematiek aan te pakken. De belangrijkste ontwikkelingen zijn in het onderstaande kader samengevat:

Ruimtelijk economische ontwikkelingen in de stadsregio

In de Stadsregio Arnhem Nijmegen staan een aantal forse woningbouw- en bedrijventerreinontwikkelingen op de agenda. De belangrijkste zijn:

- Gemiddeld 5.000 nieuwe woningen per jaar tot 2010; daarna zullen er tussen 2010 en 2020 tenminste 20.500 extra woningen worden gebouwd;
- In de Stadsregio Arnhem Nijmegen is in 2007 het aantal arbeidsplaatsen gegroeid met 2,4% tot 325.700. Het aantal nieuwe ondernemingen is met 5,4% gegroeid. De verwachting is dat deze groei zich in de komende jaren zal voortzetten, maar in een wat minder snel tempo (Bron: Vastgoedrapportage 2008).

Door geplande ruimtelijk-economische ontwikkelingen zal de druk op het wegennet op korte termijn alleen maar toenemen.

Mobiliteitsontwikkelingen in de stadsregio

Om de bereikbaarheidsproblematiek van de stadsregio aan te pakken wordt door verschillende partijen hard gewerkt aan de weg- en OV-infrastructuur en een betere benutting daarvan. De belangrijkste zijn:

- Nieuwe infrastructuur: de aanleg van de tweede stadsbrug bij Nijmegen en het doortrekken van de A15 tussen Bommel en Zevenaar;
- Groot onderhoud en wegverbreding: groot onderhoud aan de Waalbrug bij Nijmegen (2012), verbreding van de A12, verbreding van de A50 (inclusief de aanleg van de tweede brug in de A50 bij Ewijk), groot onderhoud aan de brug in de A50 bij Ewijk;
- Benutting huidige infrastructuur: projecten die zich richten op het verbeteren van de doorstroming op het bestaande wegennet van de stadsregio. Via het project Beter Bereikbaar KAN! (BBKAN!) is veel aandacht voor doorstromingsmaatregelen en het onderling afstemmen van wegwerkzaamheden. Ook de communicatie naar het publiek is een belangrijk onderdeel van BBKAN;
- OV-infrastructuur: ontwikkeling van Stadsregiorail.

De ruimtelijk economische ontwikkelingen en de mobiliteitsontwikkelingen dragen bij aan het realiseren van een aantrekkelijke stadregio. Op de korte termijn zorgen de ruimtelijk economische ontwikkelingen en de mobiliteitsontwikkelingen echter voor extra druk op het wegennet (o.a. door onderhoudswerkzaamheden, realisatie van projecten).

1.2 'Pact van Lent' en Offensief Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de stadsregio blijft ondanks alle hiervoor genoemde inspanningen onder druk staan. Enerzijds omdat de werkzaamheden op de korte termijn de druk op het wegennet vergroten. Anderzijds omdat het besef groeit dat de aanleg van nieuwe infrastructuur alleen niet voldoende is en ons mobiliteitssysteem tegen zijn grenzen loopt. Ruimtegebrek, duurzaamheid en leefbaarheid spelen hierbij een rol.

Werkgevers en overheden slaan daarom de handen ineen om, bovenop de geplande activiteiten, een gezamenlijke inspanning te doen om de stadsregio bereikbaar en economisch vitaal te houden. MKB-Midden, VNO-NCW regio Arnhem-Nijmegen, de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen hebben daarom

het initiatief genomen voor het Offensief Bereikbaarheid. Tijdens de startbijeenkomst op 23 april, waaraan ruim 100 vertegenwoordigers van werkgevers en overheden deelnamen, is het 'Pact van Lent' gesloten. Hiermee geven werkgevers en overheden aan zich verantwoordelijk te voelen voor de bereikbaarheidsproblematiek van de regio en dat ze gezamenlijk op zoek willen gaan naar een regionale aanpak van deze problematiek. De eerste stap om dit te realiseren is het sluiten van het voorliggende convenant met een aantal koplopers, die het voortouw willen nemen in de aanpak.

Offensief Bereikbaarheid: brede inzet

Met het Offensief Bereikbaarheid werken werkgevers en overheden vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid aan de regionale bereikbaarheidsproblematiek. De inzet is een breed spectrum van mogelijke oplossingen, variërend van maatregelen die het verkeersaanbod verminderen tot het verbeteren en bouwen van infrastructuur. De eerste stap om dit te realiseren is het sluiten van een Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement.

1.3 Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement

Ook vanuit de landelijke politiek is opgeroepen tot een breed gedragen gezamenlijk voorstel van diverse partijen in de regio's. Bedrijven én overheden moeten samen oplossingen vinden voor de bereikbaarheidsproblemen. Hiertoe hebben Minister Eurlings en Minister Cramer de landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement in het leven geroepen. De Taskforce heeft zes regio's gevraagd om met werkgevers en decentrale overheden aan de slag gaan om te komen tot afspraken om de bereikbaarheid en leefbaarheid structureel te verbeteren. Een van deze regio's is de Stadsregio Arnhem Nijmegen. De regionale afspraken worden vastgelegd in een Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement.

Zuur en Zoet

Zuur:

Als er geen gezamenlijke aanpak komt dan neemt de Rijksoverheid maatregelen door de Wet Milieubeheer aan te passen. Werkgevers worden belast met een communicatieverplichting over de bereikbaarheidsmogelijkheden richting werknemers en tot een puntensysteem (een bedrijf kan punten scoren door invoering van direct meetbare of zichtbare zaken via arbeidsvoorwaarden, reglementen of gesignde documenten).

Zoet:

Positieve stimulans is dat als de regio met een inhoudelijk goed en integraal plan van aanpak komt, ze aanspraak kan maken op een extra rijksbijdrage voor mobiliteitsprojecten. Met een gedegen en ondertekend convenant kan de regio extra financiële ondersteuning krijgen. Voorwaarde hiervoor is dat de regio in uitvoeringsconvenanten mobiliteitsprojecten in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) ontwerpt. Zomer 2008 zijn deze projecten geïnventariseerd. In paragraaf 4.4 zijn een aantal concepten neergezet die in aanmerking komen voor nadere uitwerking.

2. Overwegingen en doelstelling

Dit hoofdstuk gaat kort in op de overwegingen en doelstelling van het convenant:

- Wat is de aanleiding om tot afspraken tussen werkgevers en overheden te komen en welke urgentie heeft dit?
- Wat zijn de doelstellingen die de samenwerkende partijen met dit convenant proberen te bereiken?

2.1 Overwegingen

Overwegende dat partijen:

Regionale ambitie en mobiliteit

- Streven naar een sterke economische regio waarin ruimte is voor een duurzame en aantrekkelijke leefomgeving.
- De uitwerking hiervan in o.a. het Regionaal Plan en de Economische Agenda hebben vastgelegd.
- Beseffen dat deze ambitie in gevaar komt door de groter wordende bereikbaarheidsproblematiek van de regio en dat dit ten koste gaat van de concurrentiekracht, economische positie en dynamiek, leefbaarheid en imago van de regio.
- Het vervoer van personen én goederen de komende jaren verder zal toenemen.
- Inzien dat de geplande en additionele investeringen in openbaar vervoer en infrastructuur noodzakelijk zijn voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek, maar onvoldoende tegemoet zullen komen aan de groei van de mobiliteit.
- Het daarom van groot belang achten gezamenlijk als werkgevers en overheden de bereikbaarheidsproblematiek ook aan te pakken met andere middelen dan uitbreiding van (OV)-infrastructuur.

Verbeteren van bereikbaarheid met mobiliteitsmanagementmaatregelen

- Mobiliteitsmanagement als een bewezen instrument zien om aanvullende resultaten te behalen in het verbeteren van de bereikbaarheid.
- Mobiliteitsmanagement zien als het bieden van keuzes aan de reiziger om slimmer (sneller, betrouwbaarder, goedkoper, gezonder) te reizen.
- Mobiliteitsmanagement zien als een manier waarmee de effectiviteit, de productiviteit de kostenstructuur, het imago en het arbeidspotentieel van de onderneming kan worden verbeterd of vergroot.
- De periode tot 2012 optimaal benutten om ervaring op te doen met beprijzing en gedragsbeïnvloeding, en dat daarover afspraken gemaakt worden met Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM).
- De 'mobiliteitsprojecten' die in dit convenant in het kader van ABvM worden voorgesteld nader uitwerken in een uitvoeringsconvenant.

Samenwerkingsproces en convenant

- De in het 'Pact van Lent' beklonken samenwerking tussen overheden en werkgevers als goede basis zien voor verdere activiteiten in het kader van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement.
- De samenwerkende partijen zijn van mening dat publiek-private samenwerking zal leiden tot een kosteneffectieve aanpak voor mobiliteitsmaatregelen.
- De samenwerking baseren op partnerschap, gemaakte afspraken en het delen van ideeën. Partijen zullen elkaar aanspreken op het nakomen van de afspraken.
- De werkzaamheden van de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement een passende aanleiding vinden om in de stadsregio tot concrete en niet-vrijblijvende afspraken te komen over het invoeren van acties en maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement.

2.2 Doelstelling

De doelstelling van dit convenant is:

Te komen tot een duurzame verbetering van de bereikbaarheid in de Stadsregio Arnhem Nijmegen. In het verlengde van de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement wordt als concreet doel vastgesteld een reductie van het aantal autokilometers in de spits (07.00-09.00 uur en 16.00-19.00 uur) met gemiddeld ten minste 5%¹ gerelateerd aan externe effecten (o.a. autonome groei) en een vergelijkbaar effect op de filedruk en het milieu met als toetsmoment september 2012.

Daarbij wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de volgende subdoelstellingen en opmerkingen:

- Het convenant zelf is niet een doel op zich maar een middel om zaken in gang te zetten en het samenwerkingsproces dat met het 'Pact van Lent' is ingezet verder uit te bouwen. In het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement streven de samenwerkende partijen naar verbetering van de bereikbaarheid in de stadsregio door middel van mobiliteitsmanagementmaatregelen;
- Bij het uitvoeren van de in dit convenant gemaakte afspraken om de hierboven beschreven doelstelling te behalen wordt uitgegaan van geplande en in gang gezette infrastructuurprojecten. De maatregelen die door werkgevers en overheden worden genomen zijn een extra inspanning bovenop de geplande inspanningen van de overheid;
- Om de doelstelling van 5% te behalen is het uitbouwen van het aantal deelnemende werkgevers ten opzichte van de in hoofdstuk 3 genoemde koplopers noodzakelijk. Het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement richt zich dan ook nadrukkelijk op het uitbouwen van het aantal deelnemers;
- Om de doelstelling te behalen wordt gezamenlijk gewerkt aan:
 - de uitvoering van een gezamenlijk opgesteld pakket van concrete niet-vrijblijvende mobiliteitsmaatregelen;
 - de uitvoering van proefprojecten in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM);
 - maatregelen die uitgaan van de vervoersbehoeften van werkgevers en werknemers;
 - maatregelen waarmee de bestaande infrastructuur beter benut wordt, daarvoor wordt gezocht naar een breed draagvlak voor het uitbouwen van BBKAN;
- Publiek-private samenwerking is een voorwaarde voor het bereiken van de doelstelling;

¹ ten opzichte van de nulmeting die in het najaar van 2008 wordt uitgevoerd

- **Bij de uitvoering van het convenant zal zoveel mogelijk aansluiting gezocht worden bij de activiteiten van de Taskforce Mobiliteitsmanagement.**

3. Overeenkomst tussen partijen

3.1 Partijen

De volgende partijen nemen deel aan het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en committeren zich aan de doelstelling en de afspraken zoals gemaakt in dit convenant.

Initiatiefnemers

- VNO-NCW regio Arnhem-Nijmegen
- Kamer van Koophandel Centraal Gelderland
- Stadsregio Arnhem Nijmegen
- MKB-Midden

De hieronder genoemde georganiseerde ondernemers en individuele werkgevers treden op als voortrekkers van het bedrijfsleven in de regio en willen een voorbeeldrol vervullen voor wat betreft mobiliteitsmanagementmaatregelen. Gedurende de periode tot 2012 wordt nadrukkelijk gestreefd naar het uitbouwen van het aantal deelnemende partijen. In bijlage 3 staan de maatregelen waaraan de individuele werkgevers zich committeren.

Georganiseerde ondernemers, werkgevers

- Kamer van Koophandel Centraal Gelderland
- MKB-Midden en MKB Nijmegen
- VNO-NCW regio Arnhem-Nijmegen
- Lindus
- OKA (Ondernemers Kontakt Arnhem)
- OPO (Ondernemers Platform Overbetuwe)
- Trade Port Nijmegen West (TPN-West)
- VERON (Verenigde Ondernemers Boven-Betuwe)
- IKN (Industriële Kring Nijmegen)

Individuele werkgevers

- Arcadis
- Bijenkorf Arnhem
- Burgers' Zoo
- Canisius Wilhelmina Ziekenhuis
- DAR
- De Mul Zegger advocaten en notarissen
- Duflex bv
- Eromes
- Giesbersgroep (Bedrijventerrein A15)
- Hogeschool Arnhem Nijmegen
- KPMG
- Mondra Groep
- NXP Semiconductors Netherlands BV
- Nederlands Openluchtmuseum

- Rabobank Arnhem
- Radboud Universiteit Nijmegen
- UMC St Radboud
- VCC Oost
- Visser Duiven

Overheden

- Gemeente Arnhem
- Gemeente Nijmegen
- Provincie Gelderland
- Rijkswaterstaat Oost-Nederland
- Stadsregio Arnhem Nijmegen

De hiervoor genoemde betrokkenen worden verder gezamenlijk genoemd: partijen. Deze partijen worden aangevuld met landelijk georganiseerde werkgevers die in andere regio's koploper optreden. Met deze werkgevers worden in de komende periode afspraken gemaakt over hun bijdrage in het kader van dit convenant.

3.2 Gezamenlijke afspraken

De deelnemende partijen zullen zich zowel individueel en gezamenlijk krachtig inspannen om de komende vier jaren de doelstellingen van dit convenant te behalen. Ook committeren zij zich tot participatie om het ontwikkelde maatregelenpakket te realiseren. De gezamenlijke afspraken die in het kader van dit convenant gemaakt worden volgen hieronder.

Georganiseerde werkgevers committeren zich hierbij aan:

- Het informeren en enthousiasmeren van werkgevers, werknemers en leden voor maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen die daar voor hen aan zijn verbonden;
- Het stimuleren, initiëren en uitvoeren van locatiegerichte maatregelenpakketten voor mobiliteitsmanagement;
- Het bij de overheden zo concreet mogelijk aangeven welke ondersteuning voor de uitvoering gewenst is.

Individuele werkgevers committeren zich hierbij aan:

- Het stellen van doelen die de werkgever ten aanzien van mobiliteit wil halen;
- Het concreet vertalen, inpassen en uitvoeren van mogelijke maatregelen ter bevordering van de mobiliteit naar de specifieke situatie van het bedrijf. Het gaat hierbij om maatregelen die betrekking op zaken als reiskosten, slimmer werken en slimmer reizen. De informatievoorziening richting werknemers over bestaande mogelijkheden behoort ook hiertoe;
- Het stimuleren van het gebruik van mogelijke maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement door werknemers;
- Het voeren van overleg met werknemers/ondernemingsraden over het opnemen van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement in de arbeidsvoorwaarden;
- Het verbeteren van de onderlinge communicatie tussen werkgevers over maatregelen die zij nemen op het gebied van mobiliteitsmanagement (goed voorbeeld doet volgen).

Overheden committeren zich hierbij aan:

- 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 lokale en regionale knelpunten die de uitvoering van plannen voor mobiliteitsmanagement belemmeren;
- Het voorbereiden en uitvoeren van aanbodmaatregelen zoals infrastructuur, openbaar vervoer en verkeersmanagement;
- Hiertoe reeds in gang gezette maatregelen zo snel mogelijk tot uitvoering brengen;
- Het stimuleren en mede mogelijk maken van mobiliteitsmanagementmaatregelen. Hierbij wordt waar mogelijk voorrang gegeven aan gewenste maatregelen en projecten, ingebracht door de koplopers.
- Het bewust rekening houden met mobiliteitsmanagement bij het opstellen van ruimtelijke plannen en locatiekeuzebeleid

In bijlage 3 zijn de afspraken opgenomen die tot op dit moment met de individuele werkgevers zijn gemaakt. Deze zijn zo concreet en helder mogelijk geformuleerd. Gedurende de looptijd van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement wordt gestreefd naar het verder concretiseren en invullen van deze afspraken en naar het maken van afspraken met meer partijen dan genoemd in dit convenant.

3.3 Samenhang maatregelen

De afspraken over de te nemen maatregelen hangen met elkaar samen. Het samenspel van de maatregelen draagt bij aan het behalen van het gewenste resultaat en beïnvloedt elkaar niet negatief. Overheden en werkgevers maken afspraken over gebiedsgerichte maatregelen.

Daarnaast is gekozen voor een clusterindeling om ten eerste een zo breed mogelijke vertegenwoordiging van het bedrijfsleven te bewerkstelligen en ten tweede afspraken op clusterniveau te maken waarbij de maatregelen zo goed mogelijk passen bij de aard en het type bedrijf. Bij de bedrijfstak 'Industrie en productie' is telewerken bijvoorbeeld maar beperkt mogelijk en wenselijk. Het schuiven met de tijden van ploegendiensten ligt meer voor de hand.

3.4 Bindendheid van afspraken

Voor wat betreft de bindendheid van de afspraken zoals gemaakt in dit convenant geldt dat:

- Het gaat om een inspanningsverplichting teneinde te komen tot concrete acties en maatregelen. Dit betekent dat het convenant voor de partijen geen juridisch afdwingbare plichten heeft;
- Partijen worden alleen aangesproken op die maatregelen en acties die men individueel overeen is gekomen;
- De initiatiefnemers van het Offensief Bereikbaarheid en het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement bewaken de voortgang van het convenant en spreken partijen aan op gemaakte afspraken daar waar nodig. Daarbij wordt uitgegaan van een constructieve, gelijkwaardige samenwerking en de wil van alle partijen de bereikbaarheidsproblematiek in de stadsregio gezamenlijk aan te pakken.

3.5 Looptijd van het convenant

Het convenant is een tussenstap in een langdurige samenwerking tussen werkgevers en overheden om de bereikbaarheidsproblematiek in de stadsregio aan te pakken.

De afspraken worden uitgevoerd in een periode van vier jaar. Deze periode gaat in op 1 september 2008 en loopt tot en met 31 augustus 2012. Het toetsmoment waarop gemeten wordt of aan de doelstelling is voldaan vindt plaats in het jaar 2012.

De deelnemende partijen zullen zich individueel en gezamenlijk krachtig inspannen om ook na 2012 mobiliteitsmanagementmaatregelen te blijven continueren. Uiterlijk een half jaar voor de datum van afloop van dit convenant treden partijen in overleg over de voortzetting van dit convenant.

4. Aanvullende maatregelen en activiteiten

In deze paragraaf zijn de maatregelen en activiteiten benoemd die tot dit moment zijn benoemd. Daarmee geven de gezamenlijke partijen een eerste invulling aan hoe ze de gestelde doelen willen realiseren. De beschreven maatregelen en activiteiten zijn geen statisch gegeven. Op sommige onderdelen is een verdere uitwerking van maatregelen en activiteiten noodzakelijk. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen mogelijk. Enerzijds vanwege het aansluiten van nieuwe deelnemers aan het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement, anderzijds door monitoring en bijsturing.

Hieronder zijn de soorten maatregelen kort beschreven. Waar nodig is dit verder uitgewerkt in een bijlage. Daarbij is het belangrijk stil te staan bij de maatregelen die al door partijen genomen zijn. Uit een inventarisatie hiervan² blijkt dat er al veel maatregelen door werkgevers in de stadsregio genomen en bekend zijn. Daarbij is tevens geconstateerd dat de communicatie van de beschikbare maatregelen richting werknemers nog verbeterd kan worden. Ook hebben werkgevers aangegeven welke maatregelen ze nog graag zouden willen nemen en tegen welke obstakels ze aanlopen. Een overzicht hiervan is opgenomen in bijlage 3.

4.1 Faciliterende maatregelen door initiatiefnemers

De initiatiefnemers van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement nemen een aantal maatregelen waarmee de deelnemers aan het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement gefaciliteerd worden bij het realiseren van afspraken. Deze zijn hieronder kort opgesomd en in bijlage 1 verder uitgewerkt.

- Voortzetten van het projectteam 'Offensief Bereikbaarheid' dat de voortgang van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement bewaakt en als aanspreekpunt voor de deelnemende partijen dient. Taken van het projectteam zijn onder andere:
 - Het bespreken van de voortgang van de implementatie van maatregelen, het signaleren van knelpunten en het voor zover mogelijk wegnemen daarvan;
 - Het communicatief uitdragen van de voortgang: goed voorbeeld doet immers volgen;
 - Het periodiek organiseren van 'brede' bijeenkomsten met alle deelnemers aan het convenant om ervaringen uit te wisselen, de voortgang te bespreken;
 - Het organiseren van blijvende aandacht voor het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het Offensief Bereikbaarheid in kringen van bestuurders, ondernemers/werkgevers en werknemers. Met het oog daarop zal de projectgroep een terugkerend evenement – bijvoorbeeld een jaarlijkse manifestatie gekoppeld aan de uitreiking van een prijs voor het meest succesvolle initiatief – organiseren.

² Gedaan tijdens de koplopersbijeenkomst van 6 juni 2008

- Het initiëren van regionale bereikbaarheidscampagnes waarmee overheden, werkgevers en werknemers worden aangespoord de bereikbaarheidsproblematiek aan te pakken.
- Faciliteren van de communicatie over het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het Offensief Bereikbaarheid door onder andere:
 - Het opstellen van een communicatieplan voor het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. Het communicatieplan is eind september in concept gereed en wordt vervolgens afgestemd met de deelnemende partijen aan het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. In bijlage 1 zijn de onderdelen die een communicatieplan moet bevatten uitgewerkt;
 - Het opzetten, inrichten en bijhouden van de website www.offensiefbereikbaarheid.nl. Hier kunnen deelnemers informatie uitwisselen over maatregelen en informatie over het offensief en de voortgang ervan verkrijgen;
 - Het doorgaan met het periodiek opstellen en verspreiden van een nieuwsbrief over het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het Offensief Bereikbaarheid;
 - Het inzetten van de mogelijkheden die de diverse werkgeversorganisaties bieden.
 - Het maken van een handzame folder met mogelijke mobiliteitsmaatregelen waarin bijvoorbeeld de figuren uit bijlage 3 zijn opgenomen en waarmee op eenvoudige wijze afspraken met toekomstige deelnemers kunnen worden gemaakt.
- Het ondersteunen van de deelnemende partijen door het aanstellen van een onafhankelijke bereikbaarheidsmakelaar. De bereikbaarheidsmakelaar is de intermediair tussen werkgevers en overheden en biedt coördinatie en ondersteuning bij het uitvoeren van de mobiliteitsanalyses en het aanbieden van (nieuwe) vormen van slim reizen (verdere uitwerking in bijlage 1).
- het faciliteren van ondersteuning bij de uitvoering van mobiliteitsmaatregelen door bijvoorbeeld VCC Oost en BBKAN!

4.2 Inspanningen door overheden (als wetgever, wegbeheerder en OV-autoriteit)

Naast de in hoofdstuk 3.2 genoemde gezamenlijk afspraken en intenties zetten de wegbeheerders en OV-autoriteiten in het kader van dit convenant aanvullend in op:

- (Waar mogelijk in samenwerking met private partijen) een vervolg op BBKAN! dat gericht is op het beter benutten van bestaande infrastructuur, verkeersmanagement, vervoersmanagement, verknoping, leefomgeving en communicatie (zie bijlage 2);
- Het maken van afspraken over extra vraag- en aanbodsgerichte maatregelen van de overheid die samenhang vertonen met of noodzakelijk zijn voor het functioneren van maatregelen van werkgevers. Voorbeelden zijn de multimodale OV-concessie en fietssnelroutes;
- Samen met werkgevers inventariseren en uitwerken van gebiedsgerichte maatregelen die passen bij de aard en omvang van de locatie. De inspanningen van deelnemende werkgevers in het kader van dit convenant vormen hierbij een belangrijke voorwaarde. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de ontsluiting van bedrijventerreinen per openbaar vervoer in combinatie met de afname van OV-abonnementen (bijv. IJ2-kaart en buslijn voor IJsseloord2 en openbaar vervoer De Aam) en extra inspanningen om (versneld) een NS-station (bijv. nabij NXP in Nijmegen) of OV – lijn (bijv. bedrijventerrein Duflex) te realiseren;
- Samen met werkgevers inventariseren en waar mogelijk oplossen van knelpunten in wet- en regelgeving waardoor wenselijke maatregelen (vanuit perspectief werkgever en bereikbaarheid) onhaalbaar zijn;

- Het gezamenlijk aankaarten bij hogere overheden van belemmeringen bij het invoeren van mobiliteitsmanagement die alleen kunnen worden weggenomen door die hogere overheden.

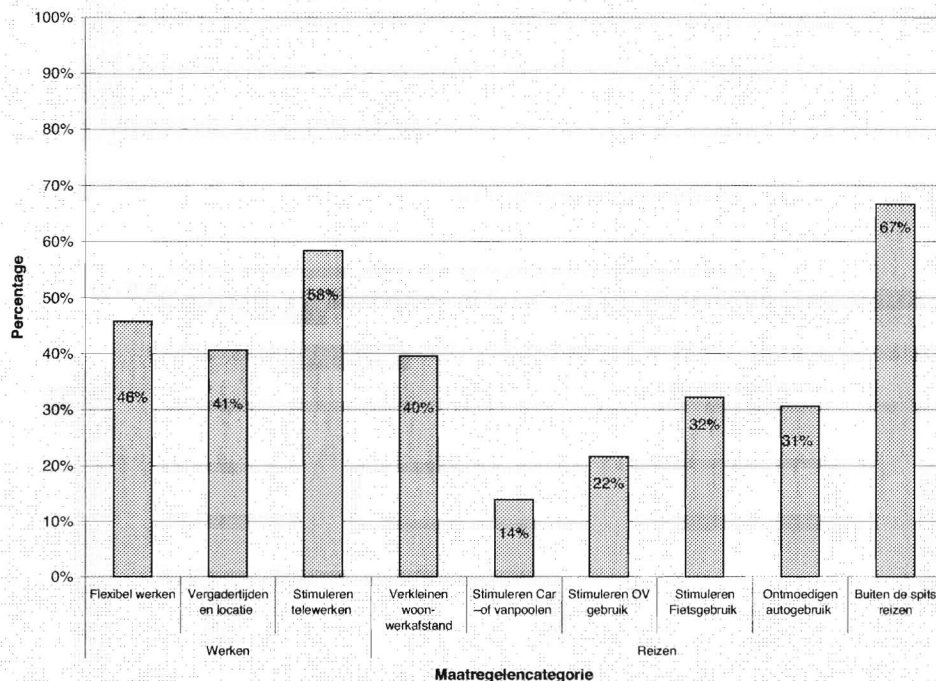
In bijlage 2 zijn deze maatregelen verder uitgewerkt.

4.3 Inspanningen door werkgevers

Naast de generieke afspraken en maatregelen die zijn verwoord in paragraaf 3.2, zijn afspraken met de deelnemende werkgevers gemaakt. Deze specifieke maatregelen zijn onderverdeeld naar clusters van bedrijven. Enerzijds is dit gedaan om een brede variatie van deelnemende werkgevers te verkrijgen. Anderzijds om aan te geven welke typen maatregelen voor een bepaald cluster bijzonder zijn of een grotere kans van slagen hebben. Uiteindelijk zijn de maatregelen bij een individuele werkgever echter altijd maatwerk, bijvoorbeeld omdat de bereikbaarheidskenmerken van een vestigingslocatie en type arbeid per werkgever heel verschillend kunnen zijn.

Er gebeurt al veel!

In dit convenant zijn afspraken gemaakt welke maatregelen overheden en werkgevers¹ gezamenlijk nemen om de bereikbaarheidsproblematiek in de regio aan te pakken. We moeten echter niet vergeten dat er al veel maatregelen genomen zijn. In de onderstaande grafiek is het resultaat van de koplopersbijeenkomst van 6 juni te zien. Per maatregelencategorie is weergegeven hoeveel deelnemers gemiddeld maatregelen in deze categorie aan werknemers aanbieden.



Hieruit valt op te maken dat met name op het gebied van 'buiten de spits reizen', 'Flexibel werken' en 'Stimuleren telewerken' al veel gedaan wordt. Op het gebied van 'Stimuleren car- en vanpoolen' en 'Stimuleren OV gebruik' worden nog weinig activiteiten ondernomen. Dit zijn bij uitstek maatregelen waar werkgevers en overheden samen voor aan de lat staan. Hiervoor zetten zij zich de komende periode extra in. Daarnaast is gebleken dat veel maatregelen al beschikbaar zijn bij werkgevers, maar dat de communicatie richting werknemers verbeterd kan worden. Dit is een inspanning waaraan werkgevers zich in het kader van dit convenant committeren. In bijlage 3 zijn de resultaten verder

De clusters zijn:

- **Zakelijke dienstverlening:** werkgevers met veel kantoorpersoneel. Een deel van het personeel is regelmatig (met de auto) onderweg vanwege zakelijke afspraken. Daarnaast is er een deel van het personeel vrijwel nooit op pad omdat zij belast zijn met administratieve taken. Tot slot kunnen deze bedrijven (zakelijke) bezoekers op hun vestigingslocatie aantrekken als zij een baliefunctie hebben. Een maatregel die voor dit cluster extra succes kan opleveren is het aanbieden van mogelijkheden voor flexibel werken.
- **Recreatie:** onder dit cluster vallen attractieparken, evenementen(-locaties) en recreatiecomplexen (bijvoorbeeld voor sport). Een voorbeeld van een specifieke maatregel is het aanbieden van een spitsmenu aan bezoekers zodat zij niet tijdens de drukke avondspits de weg op hoeven.
- **(Semi) Overheid:** bij overheden werken veel kantoormedewerkers, maar zij kent ook typische buitendienst- en baliefuncties. Naast haar rol als werkgever heeft de overheid ook een rol als wetgever, wegbeheerder en OV-autoriteit. Daarom hebben overheden als werkgever met mobiliteitsmanagement een heel bijzondere voorbeeldfunctie voor andere werkgevers.
- **Onderwijs:** kenmerkend voor het onderwijs is dat de grootste reizigersstroom, de leerlingen en studenten, meestal niet per auto kan reizen. Deze stroom is grotendeels afhankelijk van de tweewieler, het openbaar vervoer en ouders die hun kind per auto naar school brengen (afhankelijk van schooltype). Specifieke maatregelen voor dit cluster zijn: het aanpassen van de begin- en eindtijden van lessen, schoolvervoer en afstandsonderwijs.
- **Groothandel en detailhandel:** hieronder worden winkels/winkelgebieden verstaan. Deze bevinden zich vaak in stedelijke centra, maar ook daarbuiten. De bedrijven trekken veel bezoekers aan. Voorbeelden van specifieke maatregelen zijn gedifferentieerd parkeerbeleid en parkeren op afstand.
- **Industrie en productie:** dit cluster kenmerkt zich door een grote groep productiepersoneel dat met de handen werkt. Telewerken is voor productiepersoneel geen optie. Een maatregel die wel succesvol kan zijn is bijvoorbeeld het verplaatsen van de begin- en eindtijden van ploegendiensten, zodat deze niet tijdens spijstijden vallen.
- **Logistiek:** voor het goederenvervoer is een goed werkende infrastructuur van levensbelang. Op de levering van goederen draait de economie en de samenleving als geheel. Binnen dit cluster vraagt bijvoorbeeld stedelijke distributie specifieke aandacht.
- **Gezondheidszorg:** dit cluster heeft te maken met grote vervoersstromen. De belangrijkste stromen zijn: verpleegkundig personeel (ook op moeilijke tijden), patiënten met een afspraak bij een polikliniek, bezoekers van opgenomen patiënten en ambulancevervoer van patiënten die met spoed hulp nodig hebben. Specifieke maatregelen zijn: het instellen of verruimen van bezoeken, gedifferentieerd parkeerbeleid en aandacht voor de vervoerscomponent in de organisatie van het zorgproces. Hiermee kunnen de vervoersstromen beter beheersbaar worden gemaakt.

In bijlage 3 is een overzicht van werkgevers per cluster opgenomen en zijn de specifieke maatregelen per werkgever beschreven waarbij de clusterordering is aangehouden. De deelnemende partijen streven naar een verdere uitwerking en concretisering van de maatregelen in deelconvenanten, zowel op werkgevers- als op clusterniveau. De partijen streven ernaar deze deelconvenanten eind oktober 2008 gereed te hebben. In bijlage 6 staat een voorbeeld van de uitwerking voor het cluster gezondheidszorg.

4.4 Maatregelen Anders Betalen voor Mobiliteit

Hieronder is een samenvatting opgenomen van de maatregelen die binnen de kaders van Anders Betalen voor mobiliteit vallen. In bijlage 4 is dit nader uitgewerkt. Deze projecten

worden dit najaar verder uitgewerkt. Haalbaarheid, te verwachten effecten, draagvlak en financiële consequenties worden (waar nodig) onderzocht en ter besluitvorming voorgelegd. De kosteneffectiviteit van de projecten krijgt hierbij ook nadrukkelijk aandacht en is een belangrijk criterium bij een eventuele selectie van maatregelen.

Het Offensief Bereikbaarheid is in het kader van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement voornemens de onderstaande projecten aan te melden als mobiliteitsproject. Bij de uitwerking wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met wensen en behoeften van koplopers die in het kader van het convenant afspraken maken.

1. **Spitsmijden Arnhem Nijmegen.** Er zijn twaalf mogelijke locaties geselecteerd voor Spitsmijden projecten. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is samen met BBKAN trekker van dit project.
2. **Stadsregio Fietst!** Er wordt een uitgebreid fietsprogramma opgezet rondom de Snelfietsroute in Arnhem en Nijmegen. De haalbaarheid van deze projecten wordt in dit najaar onderzocht. De stadsregio is trekker van dit initiatief.
3. **Slim Mobiel in Arnhem Nijmegen! Slim Mobiel in Arnhem Nijmegen!** kan het middel worden waar mobiliteitsmanagement in de stadsregio wordt bedreven. Aansluiting en samenwerking moet worden gezocht met BBKAN en VCC Oost. De haalbaarheid van dit project wordt in dit najaar onderzocht. De stadsregio is trekker van dit initiatief.
4. **Mobiliteitsmakelaar.** De mobiliteitsmakelaar zal, deels met nog te ontwikkelen instrumenten (bijvoorbeeld binnen Slim Mobiel in Arnhem Nijmegen), de individuele weggebruiker en de werkgever bewust maken van zijn mobiliteitskeuzes. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is trekker van dit initiatief.
5. **Multimodale Reisinformatie.** Een koppeling tussen OV en actuele informatie op de weg. Er wordt een proef gestart met de integratie van deze informatie op DRIPS en 'in-car'-voorzieningen. Een mogelijke toepassing hiervan is een voorstel van bedrijvenvereniging Lindus om via een GPS-systeem vrachtwagens slim te sturen. Door de multimodale informatie slim te combineren met de ritplanning en rusttijden kunnen vrachtwagens de spitsen beter mijden. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is samen met BBKAN trekker van dit project.
6. **Carsharing Arnhem Nijmegen.** Op basis van een online dienst wordt een systeem opgezet waarin herkomst en bestemmingsgegevens van gebruikers gematcht worden. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is samen met BBKAN trekker van dit project.
7. **Gedifferentieerd Parkeren.** In de steden Arnhem en of Nijmegen wordt geëxperimenteerd met verschillende proeven op het parkeerbeleid. Differentiatie naar tijd, plaats en prijs is mogelijk. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is samen met de gemeenten Arnhem en Nijmegen trekker van dit initiatief. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is trekker van dit project.
8. **Vervoer over Water.** Start van een proef om door middel van een prijsprikkel containers van de weg te halen en deze over water te vervoeren. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is trekker van dit project.

9. **Slimmer gebruik van busbanen.** Beter benutten van 'leeg' asfalt. De stadsregio start samen met BBKAN verschillende proeven met het doel 'leeg' asfalt beter te benutten. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is samen met BBKAN trekker van dit project.

5. Financiën

Over de financiën moeten met de verschillende partijen nadere afspraken gemaakt worden. Het gaat hierbij om twee soorten afspraken:

- Afspraken over de verdeling van de algemene kosten die voor o.a. organisatie, communicatie en bereikbaarheidsmakelaar moeten worden gemaakt.
- Afspraken over de kosten en financiering (investeringskosten en exploitatie) van maatregelen die op clusterniveau op werkgeversniveau worden gemaakt. Deze afspraken worden in deelconvenanten voor specifieke maatregelen vastgelegd die in de volgende fase van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement worden uitgewerkt. Elke partij geeft hierbij aan wat zijn bijdrage is.

In september 2008 stellen de initiatiefnemers een begroting op voor het vervolg van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. Voor deelnemers aan het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement die starten met het invoeren van maatregelen is de uitvoeringsorganisatie VCC Oost beschikbaar voor advies met betrekking tot de kosten en inpassing van specifieke maatregelen.

6. Verwachte effecten en monitoring

6.1 Verwachte effecten

Er is een kwantitatieve inschatting van de effecten van maatregelen nodig. Het gaat hier om een ex-ante inschatting; welk effect mag worden verwacht van het maatregelenpakket zoals in dit convenant is beschreven.

Het verwachte effect is een optelling van de verwachte effecten die beschreven zijn in hoofdstuk 3 en bijlage 7. Met de maatregelen dient uiteindelijk aan de gestelde doelstelling, zoals beschreven in hoofdstuk 2, te worden voldaan. In de tabel in bijlage 7 is het verwachte kwalitatieve effect van maatregelen weergegeven, waarbij ook een eerste schatting van het effect van de in dit convenant beschreven maatregelen is opgenomen.

6.2 Monitoring

De landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement ontwikkelde een uniforme methode om de effecten van de convenanten te monitoren. Deze methode zal de Taskforce ook bij het onderliggende convenant hanteren.

Regelmatig zullen de convenantpartners met elkaar in overleg treden om de voortgang te monitoren. Deze taak is belegd bij de initiatiefnemers van het Offensief Bereikbaarheid.

Voor wat betreft monitoring hebben zij de volgende taken:

- 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. Hieronder vallen het meten van meningen en ervaringen m.b.t. de maatregelen, gedragsverandering (reisgedrag) of bijvoorbeeld aantallen verplaatsingen. Dit gebeurt door enquêtes onder werknemers en persoonlijke interviews bij werkgevers. In 2008 vindt een nulmeting plaats. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van gegevens van het MON (Mobiliteitsonderzoek). De monitoring wordt georganiseerd in samenwerking met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Monitoring vindt plaats van 2008 tot en met 2011.
- Het tweejaarlijks (laten) evalueren van de samenwerking en de organisatie daarvan, te beginnen eind 2008.
- Zodra de monitoringsresultaten daar aanleiding toe geven, doen van voorstellen voor het aanpassen van dit convenant en/of het wijzigen dan wel aanvullen van de daaraan gekoppelde concrete maatregelen.

De monitoring heeft betrekking op de Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM) en Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM). De stadsregio vertegenwoordigt de convenantpartners in de verschillende werkgroepen welke rondom de monitoring bestaan.

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.

In bijlage 7 staan bovengenoemde zaken nader uitgewerkt.

Gebruik van indicatoren

De samenwerkende partijen willen graag inzicht in de voortgang van de doelen die men met het verkeers- en vervoerbeleid nastreeft. Een belangrijke indicator om het succes van maatregelen te monitoren zijn de autokilometers. Daarnaast zijn er andere indicatoren die iets zeggen over het succes van de maatregelen uit het convenant. Deur-tot-deur reistijden voor auto en openbaar vervoer worden bijvoorbeeld gezien als geschikte indicator voor het beoordelen van de regionale bereikbaarheid. De initiatiefnemers van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement bekijken kritisch of, aanvullend op de indicatoren die vanuit de landelijke taskforce worden meegegeven, er 'regionale indicatoren' zijn die wenselijk zijn om het succes van de maatregelen te monitoren.

7. Ondertekening

PM invoegen organisaties en logo's

Nijmegen,2008

.....(Organisatienaam)

Vertegenwoordigd door..... (naam), (functie).

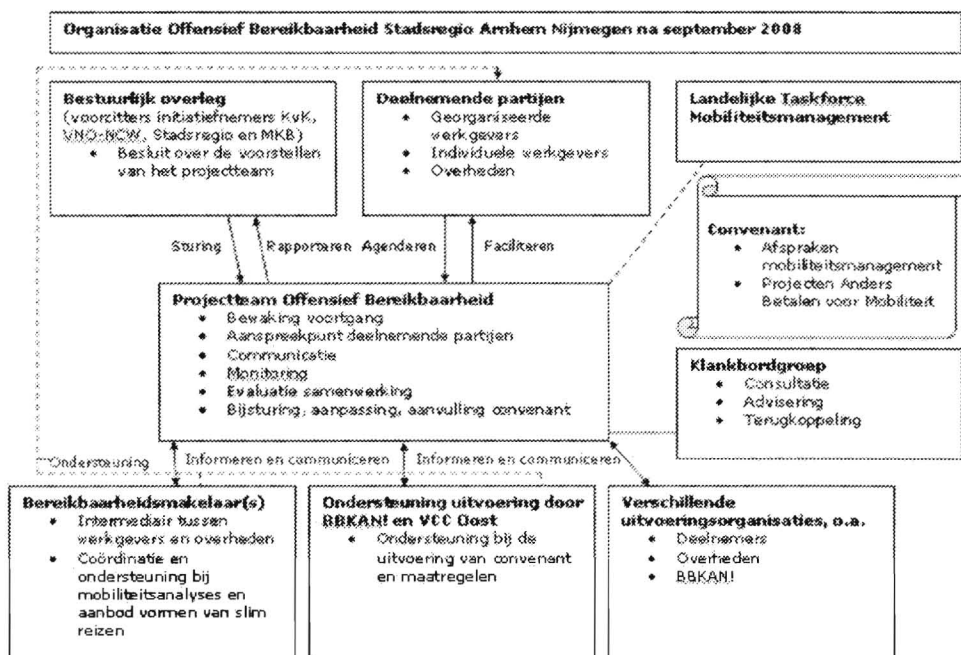
.....(Organisatienaam)

Vertegenwoordigd door..... (naam), (functie).

Etc.

Bijlage 1: Faciliterende maatregelen

Organogram organisatie Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement



Communicatietraject

De initiatiefnemers trekken de communicatie rondom het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. Om dat in goede banen te leiden stellen ze een communicatieplan op. Het communicatieplan bevat in ieder geval de volgende onderdelen:

- Een beschrijving van de verschillende communicatiemogelijkheden en de doelstelling, zoals:
 - de bekendheid van de afzonderlijke maatregelen te vergroten bij de doelgroepen;
 - het toepassen van mobiliteitsmanagement door werkgevers te verhogen;
 - het reisgedrag van werknemers/forensen zodanig te veranderen dat er in de spits minder autokilometers worden gemaakt.
- Een beschrijving en uitwerking van de doelgroepen van communicatie
 - Werknemers/forensen
 - Werkgevers
 - Politiek c.q. bestuurders

- De boodschap die de partijen met het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het Offensief Bereikbaarheid willen blijven uitdragen.
- Een globale planning waarin de communicatiemomenten en activiteiten zijn opgenomen. Zo is de ondertekening van het convenant in combinatie met het aanbieden van het convenant aan de minister een belangrijk communicatiemoment.
- Een begroting van de kosten van de communicatieactiviteiten.

Daarnaast faciliteren ze in ieder geval de website www.offensiefbereikbaarheid.nl en stellen ze periodiek een nieuwsbrief op.

Met de inzet van de verschillende communicatiemiddelen worden de volgende communicatiedoelstellingen beoogd:

- Kennis. Bedrijfsleven en overheidsorganisaties in de stadsregio weten dat het Offensief Bereikbaarheid een initiatief is van de Stadsregio Arnhem Nijmegen, VNO-NCW regio Arnhem Nijmegen, MKB-Midden en de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland. Ze zijn op de hoogte van de fileproblematiek en de gezamenlijke afspraken die in het regionale convenant zijn gemaakt. Ze weten waar ze terecht kunnen voor meer informatie over convenant, maatregelen of als ze zich willen aanmelden als deelnemer, namelijk www.offensiefbereikbaarheid.nl. Ze zijn op de hoogte van de mogelijke maatregelen die de files in de spits kunnen verminderen.
- Houding. Bedrijfsleven en overheidsorganisaties in de stadsregio zijn zich bewust van de urgentie (toename filedruk en maatregelen ministerie) en ze beseffen dat ze een eigen verantwoordelijkheid hebben in het verminderen van de filedruk tijdens de spits. Ze staan positief ten opzichte van het Offensief Bereikbaarheid en de diverse maatregelen.
- Gedrag. Bedrijfsleven en overheidsorganisaties in de stadsregio committeren zich aan de maatregelen die dienen om de het aantal autokilometers in de spits met 5% te verminderen. Ze zijn bereid om zelf een inspanning te plegen door mobiliteitsmanagementmaatregelen in te voeren, medewerkers hierover te informeren en hen actief te stimuleren hier gebruik van te maken. Daarnaast zetten de deelnemers zich nadrukkelijk in om het aantal deelnemers aan het Offensief Bereikbaarheid verder uit te bouwen.

Bereikbaarheidsmakelaar

De initiatiefnemers van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement faciliteren de inzet van een onafhankelijke 'Bereikbaarheidsmakelaar'. Deze treedt op als facilitator en intermediair tussen (georganiseerde) werkgevers, overheden en vervoerders bij het inventariseren en uitwerken van mobiliteitsprojecten. De bereikbaarheidsmakelaar houdt als procesmanager het samenwerkingsproces tussen de partijen scherp in de gaten, heeft oog voor de verschillende belangen van de partijen en brengt deze bij elkaar (gericht op de lange termijn, publiek belang staat voorop van de overheid versus gericht op de kortere termijn, bedrijfsbelang staat voorop bij de werkgevers versus belang van de vervoerders). De bereikbaarheidsmakelaar biedt daarnaast coördinatie en ondersteuning bij het uitvoeren van de mobiliteitsanalyses en het aanbieden en uitwerken van (nieuwe) vormen van slim reizen.

Voorbeeld aanpak bereikbaarheidsmakelaar

De aanpak van de bereikbaarheidsmakelaar kan er bijvoorbeeld als volgt uitzien:

- Het uitvoeren van een mobiliteitsanalyse:
 - Deze geeft de eerste plaats inzicht in het huidige reisgedrag en de herkomst van werknemers. De informatie wordt verzameld via een enquête onder de werknemers

- en een postcodeonderzoek. De werknemer wordt via tussenkomst van de werkgever uitgenodigd een internetenquête in te vullen over zijn/haar reisgedrag. Het postcodeonderzoek levert mobiliteitsgegevens op over de herkomst van de medewerkers en de afstanden die worden afgelegd in het woon-werkverkeer.
- In de tweede plaats biedt het een overzicht van de regelingen op het gebied van het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer.
- De voorzieningen die de werkgever biedt staan op de derde plaats. Deze informatie wordt verzameld middels een inventarisatieformulier dat ingevuld wordt door de werkgever.
- Daarnaast wordt de bereikbaarheid per vervoermiddel in kaart gebracht.
- Op basis van het onderzoek ontvangt de werkgever een gedegen advies. Dit bestaat uit een maatregelenpakket dat de bereikbaarheid van de onderzochte locatie(s) verbetert en dat werknemers goede voorzieningen biedt. Voor een bedrijventerrein worden de gegevens van de individuele bedrijven aan elkaar gekoppeld tot een rapportage voor het gehele bedrijventerrein.
- Op bedrijventerreinen waar de bereikbaarheid en de voorzieningen tekort schieten worden met een team van specialisten gezamenlijk onder leiding van de bereikbaarheidsmakelaar (vervoersautoriteit, vervoerder(s), wegbeheerder(s), georganiseerd bedrijfsleven) de verbeteropties nader uitgewerkt. Dit resulteert in aantrekkelijke alternatieven voor de file.

Uitvoeringsondersteuning door VCC Oost

VCC Oost biedt informatie, ondersteuning en advies op het gebied van mobiliteitsmanagement. VCC Oost is mede opgericht door initiatiefnemer Stadsregio Arnhem Nijmegen en nauw betrokken bij de uitvoering van het beleid op het gebied van mobiliteitsmanagement. De diensten van VCC Oost bestaan uit het initiëren, stimuleren en managen van mobiliteitsmanagement en gebiedsbrede samenwerking tussen wegbeheerders, evenementenorganisaties en werkgevers op het gebied van het in stand houden en/of verbeteren van locatiebereikbaarheid, in combinatie met het vervullen van een initiërende, regisserende c.q. makende rol tussen de vraag naar toegesneden mobiliteitsoplossingen en de verschillende (deel-) aanbieders daarvan en het initiëren en stimuleren van innovatieve reisvormen.

Op deze manier draagt VCC Oost bij aan een betere bereikbaarheid van diverse locaties, zoals bedrijventerreinen, winkelcentra en ziekenhuizen. De ervaring in het werkveld, de kennis van de regio's en de goede contacten met bedrijfsleven, overheden en productaanbieders vormen de kracht van VCC Oost.

Bijlage 2: Inspanningen door overheden

Vervolg op BBKAN!

Beter Bereikbaar KAN! (BBKAN!) is een samenwerkingsverband van de stadsregio-gemeenten, provincie Gelderland, Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

BBKAN 2005 – 2009 kunnen we beschouwen als een eerste, belangrijke stap naar stadsregionaal verkeersmanagement. Met BBKAN zijn de wegbeheerders in de Stadsregio Arnhem Nijmegen zich bewust geworden van het feit dat de weggebruiker geen onderscheid maakt in beheergebied en dat een integrale aanpak noodzakelijk is. De samenwerkende wegbeheerders beschouwen de wegen in de stadsregio als een samenhangend netwerk. Binnen BBKAN is het regionale verkeer geprioriteerd. Op basis van deze prioritering wordt het verkeer afgewikkeld. Verder zijn er scenario's opgesteld voor de verkeersafwikkeling bij evenementen en coördineert en informeert BBKAN bij wegwerkzaamheden.

BBKAN 2010 – 2015 moet een vervolg geven aan het fundament dat BBKAN 2005 – 2009 heeft gelegd. In samenwerking met wegbeheerders, marktpartijen en anderen wordt het komende jaar een concreet programma uitgewerkt. Het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement van het Offensief Bereikbaarheid kan en moet als denktank bijdragen aan het concretiseren van maatregelen. Daarnaast kan het een platform en aanjager zijn voor samenwerking tussen bedrijfsleven en overheden in BBKAN 2010 – 2015. Thema's welke in BBKAN 2010 – 2015 aandacht krijgen zijn in ieder geval: verkeersmanagement, vervoersmanagement, verknoping, leefomgeving en communicatie. Hieronder vallen onder andere ook specifieke projecten die gericht zijn op een betere doorstroming en benutting ten behoeve van het openbaar vervoer en fietsverkeer.

Extra vraag- en aanbodgerichte maatregelen door de overheid

Overheden maken met werkgevers afspraken over:

- extra vraag- en aanbodgerichte maatregelen die samenhang vertonen met of noodzakelijk zijn voor het functioneren van maatregelen van werkgevers;
- het inventariseren en uitwerken van gebiedsgerichte maatregelen die passen bij de aard en omvang van de locatie.
- inventariseren en waar mogelijk oplossen van knelpunten in wet- en regelgeving waardoor wenselijke maatregelen (vanuit perspectief werkgever en bereikbaarheid) onhaalbaar zijn.

Hiervoor hebben de overheden (regionaal en nationaal) o.a. de volgende instrumenten tot hun beschikking:

Terugdringen verkeersaanbod:

- Toepassen wet- en regelgeving (bouwvergunningen, verordeningen, convenanten, Wet Milieubeheer)
- Ruimtelijke ordening (plannen)
- Aanbod van alternatieven: openbaar vervoer, fietsinfrastructuur, aanleg carpoolpleinen, P+R
- Promotie van alternatieven

- Reisinformatie aanbieden
- Verkeersinformatie aanbieden

Structurele capaciteitsverbetering:

- Oplossen knelpunten door bouwen van infrastructuur
- Realisatie verkeerssignalering
- Toeritdosering

Maatregelen tegen verstoringen:

- Afstemming wegbeheerders wegwerkzaamheden (BBKAN!)
- Incident Management
- Uitvoeren wegwerkzaamheden in avond en nacht

Flankerende maatregelen

- Fiscale vergoeding telewerken en inrichting thuiswerkplek
- Verhuiskostenvergoeding
- Kilometervergoeding woon-werkverkeer en zakelijk verkeer
- Reisaf trek woon-werkverkeer per openbaar vervoer
- Verstrekken ov-bewijzen door werkgever
- Mogelijkheid om een leaseauto in combinatie met een OV-kaart aan te bieden
- Fiscale fietsregeling

Inventariseren en uitwerken van gebiedsgerichte maatregelen

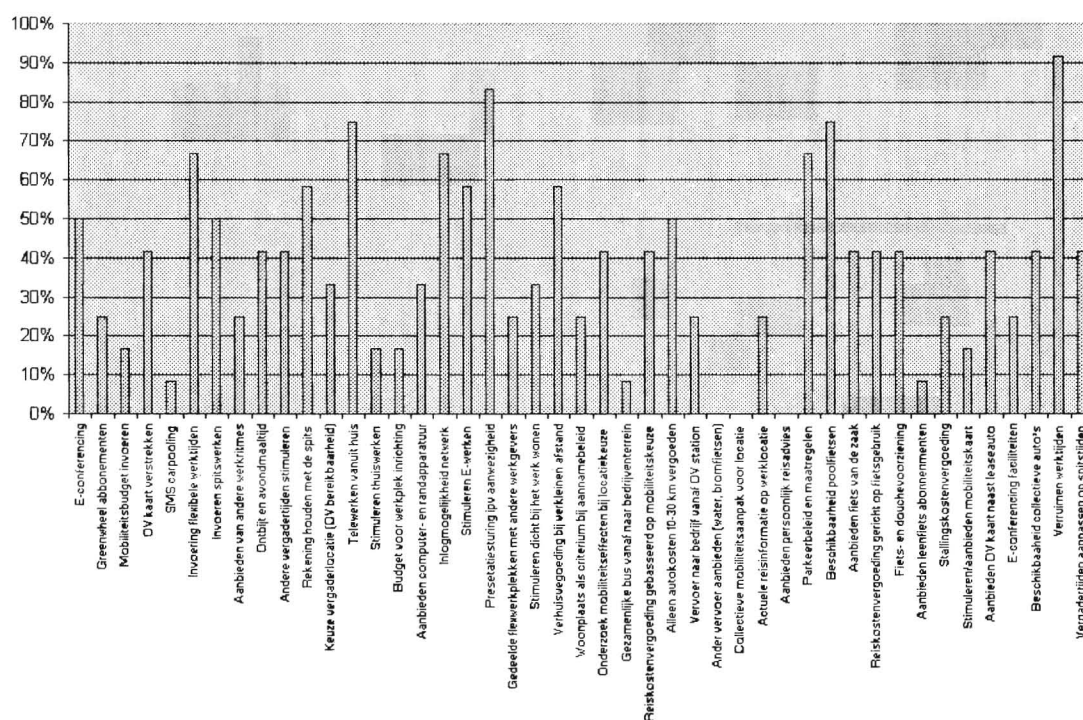
De Stadsregio Arnhem Nijmegen kent de volgende bedrijventerreinen en kantorenparken waar collectief bereikbaarheidsmaatregelen worden genomen:

Bedrijventerrein	Plaats	Maatregelen										
		advisering manager	informatie	communicatie	speciale campagnes	vervoerplan	onderzoek	reisadviezen	fietsplan (doorlopend)	OV-abonnementen	carpoolmatching	thuis-/telewerken
Prinsenhof	Arnhem	x	x	x	x	x	x			x	x	x
Centrum Arnhem	Arnhem	x	x	x	x						x	
Kleefsewaard/'t Broek	Arnhem		x									
IJsseloord2	Arnhem	x	x	x	x		x			x	x	
Kronenburg	Arnhem		x									
Gelderse Poort	Arnhem	x	x	x	x	x	x				x	
Centerpoort/Nieuwgraaf	Duiven	x	x			x	x					
Hengelder/Tatelaar/De Fluun	Zevenaar/Didam	x	x			x						
De Aam	Elst	x	x		x	x	x					
Poort van Midden Gelderland	Heteren	x	x			x						
Pannenhuis (Karstraat)	Huissen/Bemmel	x	x									
De Grift	Nijmegen		x									
Centrum Nijmegen	Nijmegen	x	x	x	x	x	x				x	
Heijendaal	Nijmegen	x	x	x		x	x			x	x	
Winkelsteeg	Nijmegen	x	x	x	x	x	x			x	x	
Noord- en Oostkanaalhaven	Nijmegen	x	x	x		x						
Westkanaaldijk/Sluis	Nijmegen/Weurt	x	x	x	x	x	x					
Brabantse Poort	Nijmegen	x	x	x	x	x						
Bijsterhuizen	Wijchen/Nijmegen	x	x	x	x		x					
Wijchen Oost	Wijchen	x	x	x	x	x						
Schoenaker	Beuningen	x	x	x	x	x						

De gezamenlijke partijen streven naar het uitbouwen van de maatregelen op de bestaande locaties en het inventariseren, uitwerken en uitvoeren van maatregelen voor locaties waar nog geen maatregelen genomen zijn.

Bijlage 3: Inspanningen door werkgevers

Maatregelentabel koplopers



Figuur 1: mobiliteitsmaatregelen die al zijn ingevoerd bij werkgevers

In de bovenstaande grafiek is per mobiliteitsmaatregel weergegeven hoeveel procent van de koplopers aangeeft deze maatregelen al ingevoerd te hebben. Wat opvalt is dat met name de maatregelen op gebied van 'stimuleren car- en vanpoolen' en 'stimuleren OV gebruik' nog in mindere mate zijn ingevoerd. De koplopers zetten zich in om maatregelen in deze categorieën in samenwerking met vervoerders en overheden uit te werken en te stimuleren.

In de onderstaande tabel is het volledige resultaat van de koplopersbijeenkomst weergegeven. Per maatregel is weergegeven hoeveel procent van de koplopers aangeeft deze maatregelen al ingevoerd te hebben. Daarnaast toont de tabel of er bij de koplopers animo is de maatregelen verder in te voeren en/of uit te werken. Als het percentage koplopers dat de maatregel heeft ingevoerd laag is en er wel animo is de maatregel in te voeren is het vakje geel gemarkeerd. Dat wil zeggen dat hier veel winst te behalen is en de potentie groot is. De koplopers streven er naar deze potentie gezamenlijk te realiseren.

Categorie	Maatregel	Doen we al	Verdere inzet koplopers
Werken	Flexibele werktijden en werkpatronen	Invoering flexibele werktijden en langere openstelling van de organisatie (ochtend, avond, zaterdag, zondag, rouleren vrij dagen)	67% ja
		Invoeren spitswerken (eerste 2 uur thuiswerken)	50% ja
		Aanbieden van andere werktimes, bijvoorbeeld 4 werkdagen van 9 uur in plaats van 5 werkdagen van 8 uur	25% nee
		Faciliteren/aanbieden ontbijt en avondmaaltijden, douchemogelijkheden, etc	42% ja
	Vergaderingen	E-conferencing	50% ja
		Andere vergadertijden stimuleren en faciliteren (met ontbijt, maaltijden, etc)	42% ja
		Rekening houden met de spits bij het plannen van de begintijd en eindtijd van vergaderingen	58% nee (waar mogelijk gerealiseerd)
		Kiezen van vergaderlocatie die per OV bereikbaar is en waarzo min mogelijk voor gereisd hoeft te worden met de auto	33% ja
		Telewerken vanuit huis*	75% ja
		Stimuleren thuiswerken bij werknemers	17% ja
		Budgetter beschikking stellen om werkplek in te richten	17% ja
		Computer met randapparatuur ter beschikking stellen	33% ja
	Telewerken vanaf een aardruimte	Mogelijkheid bieden om in te loggen op het netwerk van de werkgever	67% nee (waar mogelijk gerealiseerd)
		E-werken (= tijd- en plaatsafhankelijk werken)	58% nee
		Sturen op prestaties ipv aanwezigheid	83% nee
		Gedeelde flexwerkplekken inrichten met andere werkgevers	25% ja
Reizen	Verkleinen woon-werkafstand	Stimuleren werknemers om dichterbij het werk te gaan wonen*	33% ja
		Verhuisvergoeding (alleen bij verkleinen afstand)	58% nee (waar mogelijk gerealiseerd)
		Bij aannamebeleid rekening houden met woonplaats werknemer (dichtbij werk)	25% nee
	Car - of vanpoolen	Bij locatkeuze organisatie rekening houden met mobiliteitseffecten	42% nee
		Gezamenlijke bus vanaf station/P+R naar bedrijven(terrein)	8% ja
		Greenwheel abonnementen	25% ja
	OV gebruik stimuleren	SMS carpooling	8% ja
		Mobiliteitsbudget invoeren	17% ja
		Reiskostenvergoeding gebaseerd op mobiliteitskeuze (belonen goed gedrag)	42% ja
		OV kaart verstrekken	42% nee
		Alleen autokosten tussen 10 en 30 km vergoeden	42% ja
		Indien noodzakelijk zorgen voor vervoer naar bedrijf vanaf OV station (samenwerking met OV autoriteit)	25% ja
		Andere vervoersmiddelen aanbieden/ontwikkelen (vervoer over water, (brom)fietsen, etc)	0% nee
		Collectieve mobiliteitsaanpak voor bedrijventerreinen en clusters (winkelstraat, bedrijventerrein, etc)	0% ja
		Actuele reisinformatie op werklocatie (o.a. vertrektijden bussen, treinen)	25% ja
		Persoonlijk reisadvies als onderdeel van service organisatie	0% ja
	Fietsgebruik bevorderen	Parkeerbeleid (parkeerplaatsen verminderen/betaald parkeren invoeren/geen parkeerplaats als je per OV naar je werk kunt)	25% ja
		Poofifietsen ter beschikking stellen	42% ja
		Verstrekken/mogelijk maken (elektrische) fiets van de zaak*	42% ja
		Reiskostenvergoeding gericht op bevorderen gebruik fiets*	42% ja
		Fietsenstalling/reparatieservice/ douche voorziening*	42% nee
	Ontmoedigen autogebruik voor zakelijk verkeer	Alleen autokosten tussen 10 en 30 km vergoeden	8% ja
		Leen-fiets abonnementen verstrekken (bijv. OV-fiets)	8% ja
		Parkeerbeleid (parkeerplaatsen verminderen/betaald parkeren invoeren/geen parkeerplaats als je <10 km van je werk afvoert)	42% ja
		Poofifietsen/OV fietsen ter beschikking stellen*	33% ja
		Vergoeding stallingskosten op station*	25% ja
Buiten de spits reizen		Het gebruik van een mobiliteitskaart promoten	17% nee
		OV kaart in combinatie met de leaseauto aanbieden	42% nee (waar mogelijk gerealiseerd)
		Zorgen voor E-conferencing faciliteiten	25% ja
		Beschikken over een/meer collectieve auto's voor zakelijk gebruik	42% ja
		Verruimen werktijden (meer flexibiliteit)	92% ja
		Vergaderijden aanpassen aan de spijtijden	42% ja

Afspraken per cluster

Hieronder zijn de afspraken met de deelnemers aan het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement weergegeven. Benadrukt wordt dat het gaat om een 'tussenstand'. Het is nadrukkelijk de bedoeling na 1 september:

- De gemaakte afspraken te concretiseren en nader uit te werken;
- Waar mogelijk uit te voeren;
- Nieuwe deelnemers te laten aansluiten bij het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en hier nieuwe afspraken mee maken.

Cluster 1: Zakelijke dienstverlening

Koploper

Arcadis

Afspraken

- Arcadis zet zich maximaal in voor het beperken van het aantal autokilometers en het reizen in de spits van eigen medewerkers en bezoekers. Arcadis zet in op continueren en uitbouwen van de volgende maatregelen:
- Flexwerken mogelijk maken, afhankelijk van functies.
- Arcadis investeert in apparatuur die video conferencing mogelijk maakt.
- Arcadis stimuleert zuinige leaseauto's.
- Leaseautorijders hebben de beschikking over een NS-Business Card.
- Arcadis zet in op een restrictief parkeerbeleid:
- Medewerkers woonachtig binnen een straal van 10 km krijgen geen parkeerplaats maar worden geacht te komen met de fiets of het OV.
- Medewerkers woonachtig binnen een straal van 10 km krijgen geen autokostenvergoeding maar wel een OV vergoeding.

Rabobank Arnhem

- De Rabobank Arnhem stimuleert de Rabobank Nijmegen over deelname aan het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement.
- De Rabobank stelt een plan van aanpak op waarin wordt uitgewerkt hoe werknemers beter gebruik kunnen maken van bestaande maatregelen.
- De Rabobank Arnhem neemt het initiatief voor een bijeenkomst met ondernemers van bedrijventerrein Gelderse Poort en overheden over locatiegerichte maatregelen.

Kamer van Koophandel Centraal
Gelderland

- Het voortzetten van de rol van 'initiatiefnemer' van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het Offensief Bereikbaarheid (zie hoofdstuk 3)

Eromes

- Zie bijlage 5
- Eromes sluit zich graag aan bij het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. In het vervolgtraject worden nadere afspraken met Eromes gemaakt.

KPMG

- De KPMG sluit zich graag aan bij het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. In het vervolgtraject worden nadere afspraken met de KPMG gemaakt.

De Mul Zegger advocaten en notarissen

- De Mul Zegger advocaten en notarissen sluit zich graag aan bij het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. In het vervolgtraject worden nadere afspraken met de Mul Zegger gemaakt.

VCC Oost

- VCC Oost zet zich maximaal in voor het beperken van het aantal autokilometers en het reizen in de spits van eigen medewerkers en bezoekers.
- Daarnaast ondersteunt en adviseert VCC Oost werkgevers en overheden bij het toepassen van mobiliteitsmanagement.

GiesbersGroep

- De Giesbers Groep sluit zich graag aan bij het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. In het vervolgtraject worden nadere afspraken met de Giesbers Groep gemaakt.

Samenvatting afspraken en doorkijk vervolg cluster 1

Cluster 2: Recreatie

Koploper

Burgers' Zoo

Afspraken

- Burgers' Zoo motiveert actief andere attractieparken en musea om deel te nemen aan het Offensief.
- Burgers' Zoo zorgt voor aansluiting van het Openluchtmuseum als koploper.
- Burgers' Zoo verbetert de communicatie over bestaande mobiliteitsmaatregelen richting werknemers.
- Burgers' Zoo streeft naar het maken van afspraken met vervoerders over de terugkomst van de combikaart.
- Burgers' Zoo zet de 'combikaart' op de agenda bij de landelijk opererende 'Club van Elf' die de belangen van grote dagattractiebedrijven behartigt.
- Het Openluchtmuseum sluit aan bij de bereikbaarheidsafspraken die met Burgers' Zoo worden genomen.
- In het vervolgtraject worden de afspraken met het Openlucht Museum nader geconcretiseerd.

Nederlands Openluchtmuseum

Samenvatting afspraken en doorkijk vervolg cluster 2

Cluster 3: (Semi) Overheid

Koploper

Provincie Gelderland

Afspraken

- De provincie Gelderland wil mobiliteitsmanagement als werkgever graag stimuleren en bijdragen aan de doelstelling van het Offensief Bereikbaarheid;
- De provincie spant zich in om een goed voorbeeld voor andere organisaties te zijn door het gebruik van de verschillende mogelijkheden onder het personeel te stimuleren en de verschillende regelingen op het gebied van woon-werkverkeer en zakelijk verkeer te actualiseren.
- De provincie Gelderland grijpt de nieuwbouw / verbouwingsplannen aan om maatregelen te nemen en voorzieningen te treffen die bijdragen aan het oplossen van de mobiliteitsproblematiek.
- Rijkswaterstaat Oost-Nederland zet zich maximaal in voor het beperken van het aantal autokilometers en het reizen in de spits van eigen medewerkers en bezoekers.
- Rijkswaterstaat Oost Nederland maakt, mede in het kader van de Filevrije dag (9 oktober) afspraken met alle medewerkers om 'gewenst' reisgedrag te stimuleren als de functie dit ook maar enigszins toelaat.
- Aangrijpen van de verhuizing van de centrale vestiging van Gildemeestersplein (Presikhaaf) naar de

Rijkswaterstaat Oost-Nederland

Gemeente Arnhem

- Eusebiushof om een groep medewerkers te bewegen tot structureel anders reizen: op de nieuwe locatie zijn minder parkeerplaatsen beschikbaar en het ligt dicht bij het Centraal Station en het centrum.
- Rondom de werkzaamheden aan de A50 (Valburg-Grijsoord) en A12 (Waterberg-Velperbroek) gaat Rijkswaterstaat na in hoeverre eigen medewerkers hinder ondervinden en maakt met deze groep specifieke afspraken hierover, parallel aan het verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement vanuit het project.
 - Als wegbeheerder brengt Rijkswaterstaat Oost-Nederland het volgende in:
 - informatie over de eigen werken (met name A50, A12) en het daaraan gekoppelde verkeersmanagement;
 - wanneer dit vanwege de mate van hinder nodig is: ideeën voor mobiliteitsmanagement zowel vanuit het eigen project (alternatief bieden) als vanuit de regio en het bedrijfsleven, zodat een gezamenlijke, meest effectieve aanpak kan worden bepaald.
 - De gemeente bevordert carpoolen door aandacht/applicatie via intranet aan te bieden en het invoeren van voorrangmaatregelen bij parkeerplaatsen.
 - Bevorderen van fietsgebruik naar de nieuwe locatie aan de Eusebiusbuitensingel door communicatie en het zoeken naar mogelijkheden met OV-fietsen, eigen fietsen, stallingsmogelijkheden etc.
 - Tijdens de nieuwe CAO-onderhandelingen (september 2008) budgetten meenemen voor projecten op het gebied van vervoersmanagement.
 - Tijdens de CAO-onderhandelingen wordt ook meegenomen de zogenaamde 'Individuele Werkkaart'. Middels een geautomatiseerd systeem werken werknemers niet meer op basis van een standaard aantal vakantiedagen en ADV-dagen, maar wordt gestuurd op het aantal uren op jaarbasis. Dit maakt de werknemer flexibeler.
 - Bevorderen van telewerken door aandacht / communicatie via intranet.
 - Onderzoeken of er behoefte is aan voorziening ten behoeve van ontbijt/avondmaaltijd voor mensen die vroeg beginnen of later (na de spits) naar huis gaan (spitsmenu).
 - In het nieuwe gebouw wordt reisinformatie getoond, bijvoorbeeld de vertrektijden van de bussen.
 - De gemeente wil busmaatschappijen vragen de busfrequenties Eusebiusbuitensingel van en naar het station te verhogen. Door de concentratie van drie naar één locatie ontstaan immers relatief grote passagiersstromen.
 - Er wordt bewust gestuurd om bijeenkomsten zo dicht mogelijk bij het kantoor te organiseren.
 - Indien de autovergoeding stijgt van € 0,19 naar bijvoorbeeld € 0,28 dan zal de fietsvergoeding meestijgen.
 - Er wordt bij de aanschaf van het wagenpark gelet op het milieulabel.
 - Pendelbusje inzetten tussen station en

Gemeente Nijmegen	nieuwbouwlocatie. - De gemeente zet zich maximaal in om werknemers te stimuleren gebruik te maken van bestaande mobiliteitsmaatregelen. - De gemeente onderzoekt het mobiliteitsgedrag van werknemers: waar komen ze vandaan, hoe reizen ze, zijn ze te verleiden tot andere opties. Vanaf september wordt gestart met een mobiliteitsscan onder werknemers - De gemeente vertaalt de resultaten van de scan naar een Plan van Aanpak voor mobiliteitsmaatregelen. - De gemeente Nijmegen zet zich in om de bestaande maatregelen en de mogelijkheden daarvan beter te communiceren naar de werknemers. Dit kan op verschillende manieren (bij indiensttreding, persoonlijke mobiliteitsplannen en budgetten, gerichte communicatie over de mogelijkheden, speerpunt in HR-beleid, etc.). Hoe dit gebeurt moet nader worden uitgewerkt.
Stadsregio Arnhem Nijmegen	- Het voortzetten van de rol van 'initiatiefnemer' van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het Offensief Bereikbaarheid (zie hoofdstuk 3). - In bijlage 5 staan de maatregelen die de stadsregio in de eigen organisatie uitvoert en wil uitvoeren.

Samenvatting afspraken en doorkijk vervolg cluster 3

Cluster 4: Onderwijs

Koploper
HAN

Afspraken

RU Nijmegen

- De HAN sluit zich graag aan bij het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. In het vervolgtraject worden nadere afspraken met de HAN gemaakt.
- Nadrukkelijker communiceren over bestaande mobiliteitsmaatregelen richting werknemers.
- Er wordt een onderzoek gestart naar de mogelijkheid begintijden te spreiden om werknemers en studenten zoveel mogelijk de spits te laten mijden.
- Het mobiliteitsprofiel wordt bijgewerkt geactualiseerd om na te gaan welke aanvullende maatregelen nog mogelijk zijn.
- Doorontwikkelen project 'innovatie bereikbaarheid Heyendaal' in samenwerking met andere werkgevers en overheden. Belangrijk onderdeel hierin is de kwaliteitsimpuls voor OV-bereikbaarheid (Abri's, reisinformatie systeem voor Heyendaal).

Samenvatting afspraken en doorkijk vervolg cluster 4

Cluster 5: Groothandel en detailhandel

Koploper**Bijenkorf Arnhem****Afspraken**

- De Bijenkorf sluit zich graag aan bij het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. In het vervolgtraject worden nadere afspraken met de Bijenkorf gemaakt.
- De Mondra Groep zet zich in voor het uitvoeren, continueren en verder uitbouwen van bereikbaarheidsmaatregelen zoals het 4x9 werken, aanbieden maaltijden, poolfietsen en reiskostenvergoedingen op basis van mobiliteitkeuze.
- De Mondra Groep sluit zich graag aan bij het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement.

Mondra Groep

Samenvatting afspraken en doorkijk vervolg cluster 5
Cluster 6: Industrie en productie**Koploper****Duflex****Afspraken**

- Duflex wil gebruik van openbaar vervoer stimuleren, maar het bedrijventerrein is momenteel niet bereikbaar per openbaar vervoer en maakt hierover graag afspraken met de overheid en vervoerders.
- Duflex stimuleert 'telewerken' en heeft een breedband internet systeem aangeschaft waarmee op afstand problemen bij machines opgelost kunnen worden.
- Duflex voert flexwerken in.
- Duflex houdt met de planning van afspraken (bezoeken van de klanten) rekening met de filetijden.
- Duflex stimuleert bij de medewerkers het gebruik van motoren (minder last hebben van files).
- Duflex neemt een actieve rol in als inspirator / motivator voor andere MKB bedrijven in de buurt.

NXP Semiconductors Netherlands BV

Maatregelen waarvoor NXP Semiconductors Netherlands B.V. zich, naast de bestaande maatregelen, extra wil inzetten:

- Telewerken
- Greenwheels, Mobility Mix, Hertz
- Waalsprinter 2
- Stationstaxi met FT-gebouw als start-/eindpunt
- Aktie NS om medewerkers in de trein te krijgen (woon-werk en bizz cards)
- Reisadviezen woon-werk en zakelijk
- Samenwerking met CWZ en bedrijvenvereniging Winkelsteeg
- Inrichten van servicepunt Mobiliteits Coördinatie Centrum
- Inzicht in reisbestemming en mogelijkheid tot samen reizen
- Optimaliseren van gebruik huurauto's/eigen auto zakelijk en woon/werk (mogelijkheid tot integratie, samen reizen, enz, uitbreiden poolauto's, busje Eindhoven/Nijmegen vv)
- Huurauto's voorzien van Tom Tom
- Parkeerbeleid
- Daarnaast wil NXP graag een goede OV-ontsluiting en

hierover in gesprek met overheden

DAR

- De DAR wil het initiatief van het Offensief Bereikbaarheid aangrijpen om een nieuw plan te gaan starten. Men wil bijvoorbeeld gaan onderzoeken hoe de medewerkers binnen een straal van 5 km naar het bedrijf komen. Vervolgens wil men gaan kijken hoe men deze groep kan motiveren/stimuleren om met fiets, brommer of OV te laten komen en de auto te laten staan.
- De DAR zou in aanmerking willen komen voor een experiment waarbij de vuilnisauto's ook van de busbaan gebruik mogen maken. Dit levert een positieve bijdrage aan de doorstroming van het verkeer.

Samenvatting afspraken en doorkijk vervolg cluster 6

Cluster 7: Logistiek

Koploper

Visser Duiven

Afspraken

- Visser Duiven sluit zich graag aan bij het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. In het vervolgtraject worden nadere afspraken met Visser Duiven gemaakt.

Samenvatting afspraken en doorkijk vervolg cluster 7

Cluster 8: Gezondheidszorg

Koploper

Canisius Wilhelmina Ziekenhuis

Afspraken

- Het CWZ heeft een proactieve houding. Door een vestiging te openen in de Waalsprong wil men ook een actieve bijdrage leveren aan een betere bereikbaarheid.
- Het CWZ wil mogelijkheden van gedifferentieerd parkeren onderzoeken.
- Het CWZ zou graag in aanmerking komen voor een snellere verbinding met halteringen die er toe doen waaraan bijvoorbeeld dan ook NXP aangetakt zal zijn.
- Er zijn mogelijkheden om thuis te werken en men wil deze mogelijkheden waar mogelijk ook verder onderzoeken/stimuleren.
- Medewerkers woonachtig binnen een straal van 7,5 km krijgen geen parkeerplaats (vergunning) maar worden geacht te komen met de fiets of het OV.
- Nadrukkelijker communiceren over bestaande mobiliteitsmaatregelen richting werknemers.
- Er wordt een onderzoek gestart naar de mogelijkheid begintijden te spreiden om werknemers en studenten zoveel mogelijk de spits te laten mijden.
- Het mobiliteitsprofiel wordt bijgewerkt geactualiseerd

UMC St Radboud

om na te gaan welke aanvullende maatregelen nog mogelijk zijn.

- Doorontwikkelen project 'innovatie bereikbaarheid Heyendaal' in samenwerking met andere werkgevers en overheden. Belangrijk onderdeel hierin is de kwaliteitsimpuls voor OV-bereikbaarheid (Abri's, reisinformatie systeem voor Heyendaal).

Samenvatting afspraken en doorkijk vervolg cluster 6

Werkgeversorganisaties

Deze organisaties vallen niet onder een specifiek cluster van werkgevers. Ze hebben een brede achterban van werkgevers uit verschillende clusters en bedrijvengebieden.

<u>Koploper</u>	<u>Afspraken</u>
VNO-NCW Regio Arnhem-Nijmegen	- Het voortzetten van de rol van 'initiatiefnemer' van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het Offensief Bereikbaarheid (zie hoofdstuk 3)
	- Zie bijlage 5
MKB-Midden	- Het voortzetten van de rol van 'initiatiefnemer' van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het Offensief Bereikbaarheid (zie hoofdstuk 3)
	- Zie bijlage 5
MKB Nijmegen	- Het actief uitdragen van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het motiveren van de achterban om mobiliteitsmaatregelen te nemen die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijf en regio.
Lindus	- Het actief uitdragen van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het motiveren van de achterban om mobiliteitsmaatregelen te nemen die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijf en regio.
OKA	- Het actief uitdragen van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het motiveren van de achterban om mobiliteitsmaatregelen te nemen die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijf en regio.
OPO	- Het actief uitdragen van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het motiveren van de achterban om mobiliteitsmaatregelen te nemen die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijf en regio.
TPN-West	- Het actief uitdragen van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het motiveren van de achterban om mobiliteitsmaatregelen te nemen die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijf en regio.
VERON	- Het actief uitdragen van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het motiveren van de achterban om mobiliteitsmaatregelen te nemen die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijf en regio.
IKN	- Het actief uitdragen van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het motiveren van de achterban om mobiliteitsmaatregelen te nemen die

bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid
van bedrijf en regio.

20



Bijlage 4: Maatregelen Anders Betalen voor Mobiliteit

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft maximaal € 100 miljoen beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van mobiliteitsprojecten. Doel van de mobiliteitsprojecten ABvM is om filereductie te bereiken rond grote steden gedurende spijstijden door het gedrag van weggebruikers middels prijsprikkels 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. Het Offensief Bereikbaarheid is voornemens de volgende projecten aan te melden als mobiliteitsproject. Voor al deze projecten geldt dat dit najaar de haalbaarheid, financiële consequenties en effecten in beeld moeten worden gebracht alvorens deze ter besluitvorming voor te leggen.

1. Spitsmijden Arnhem Nijmegen. Er zijn twaalf mogelijke locaties geselecteerd voor Spitsmijden projecten. In de stadsregio willen we drie varianten uitvoeren; beloning naar werkgever waarna deze OV abonnementen voor haar werknemers kan afnemen, beloning naar werkgever voor realisatie collectieve (besloten) vervoersvoorzieningen naar bedrijf of bedrijventerrein, beloning naar automobilist. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is samen met BBKAN trekker van dit project.
2. Stadsregio Fietst! Er wordt een programma opgezet rondom de Snelfietsroute in Arnhem en Nijmegen. De stadsregio investeert (waar mogelijk) in het versneld opleveren van de gehele route, realiseert waarnodig bijvoorbeeld Bikdispensers en fietsenstallingen. Door middel van een prijsprikkel het fietsen belonen. Ook hierin zijn verschillende varianten mogelijk, bijvoorbeeld een deel van de fietsvergoeding naar een maatschappelijk doel, aanschafpremie (fiets of andere benodigdheden), kilometervergoeding woon-werk verplaatsingen. Door extra fietskilometers in het woon-werk verkeer aantrekkelijk te maken wordt het wegennet ontlast en het al overbelaste OV systeem niet extra onder druk gezet. De haalbaarheid van deze projecten wordt in dit najaar onderzocht. De stadsregio is trekker van dit initiatief.
3. Slim Mobiel in Arnhem Nijmegen! Slim Mobiel in Arnhem Nijmegen! kan het middel worden waar mobiliteitsmanagement in de stadsregio wordt bedreven. Onder deze merknaam kunnen verschillende activiteiten worden ontplooid. Vooralsnog wordt gedacht aan persoonlijke marketing bij nieuwe bewoners, activiteiten gericht op het sociaalrecreatieve verkeer en de Mobiliteitsmakelaar. Bij verhuizing verandert het reisgedrag. Verhuizers staan hierdoor open voor toegespitste informatie. Proeven in Munchen en Perth bewijzen dat er het werkt, er komt op basis van prijsprikkels, en een goede informatie voorziening daadwerkelijk een zekere bewustwording in mobiliteitskeuzes. In Munchen moet dit leiden tot 3 a 4% minder autoverkeer. Aansluiting en samenwerking moet worden gezocht met BBKAN en VCC Oost. De haalbaarheid van dit project wordt in dit najaar onderzocht. De stadsregio is trekker van dit initiatief.

4. **Mobiliteitsmakelaar.** De stadsregio zet, net als andere regio's in op een Mobiliteitsmakelaar. Met kennis van de markt, omgeving en de verkeersproblematiek. De mobiliteitsmakelaar zal, deels met nog te ontwikkelen instrumenten (bijvoorbeeld Slim Mobiel in Arnhem Nijmegen), de individuele weggebruiker en de werkgever bewust maken van zijn mobiliteitskeuzes. De mobiliteitsmakelaar zal zich niet beperken tot de woon-werk markt. Maar zal ook moeten proberen de logistiek Nederland, het MKB etc. bewust willen maken van haar Mobiliteitskeuzes. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is trekker van dit initiatief.
5. **Multimodale Reisinformatie.** De stadregio realiseert in 2009 een DRIS in het Openbaar Vervoer. In BBKAN! is de afgelopen jaren gewerkt aan het informeren en sturen van de weggebruiker. Eén van de speerpunten in het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement is de doorontwikkeling van BBKAN!. Eén van de aspecten hieruit is de ontwikkeling van multimodale reisinformatie. Een koppeling tussen OV en actuele informatie op de weg. Er wordt een proef gestart met de integratie van deze informatie op DRIPS en 'in-car'-voorzieningen. Een mogelijke toepassing hiervan is een voorstel van bedrijvenvereniging Lindus om via een GPS-systeem vrachtwagens slim te sturen. Door de multimodale informatie slim te combineren met de ritplanning en rusttijden kunnen vrachtwagens de spitsen beter mijden. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is samen met BBKAN trekker van dit project.
6. **Carsharing Arnhem Nijmegen.** Onder de vleugels van Slim Mobiel Arnhem Nijmegen! wordt dit project gerealiseerd. Op basis van een online dienst wordt een systeem opgezet waarin herkomst en bestemmingsgegevens van gebruikers gematcht worden. Op deze wijze ontstaat er een gereguleerd lifters systeem. Het concept is bruikbaar voor zowel de woon-werk als de sociaalrecreatieve markt. Een mogelijkheid is uitbouwen van het reeds bestaande Carpoolmatching initiatief van VCC Oost, waar momenteel 6100 mensen staan ingeschreven. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is samen met BBKAN trekker van dit project.
7. **Gedifferentieerd Parkeren.** In de steden Arnhem en of Nijmegen wordt geëxperimenteerd met verschillende proeven op het parkeerbeleid. Differentiatie naar tijd, plaats en prijs is mogelijk. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld het eerder openen van garages (nu is dit vaak 8.00h), het (deels) afsluiten in de ochtendspits, het verhogen van de tarieven in de ochtendspits etc. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is samen met de gemeenten Arnhem en Nijmegen trekker van dit initiatief.
8. **Vervoer over Water.** Samen met een vervoerder (Rabelink Logistics) en TLN start de stadsregio een proef om door middel van een prijsprikkel containers van de weg te halen en deze over water te vervoeren. Waarbij een (deel van) de meerkosten bij het vervoer over water wordt gesubsidieerd. De vervoerder transporteert haar goederen via de A50, A12 en A325 van Rotterdam naar Doetinchem. De producten zijn zeer geschikt om per 'Barge' (binnenvaart) te vervoeren. Er kan een aanzienlijk aantal vrachtwagens per jaar van de weg worden gehaald. Met het oog op grootschalige werkzaamheden in de regio aan de A50 en A12 een gewenste ontwikkeling. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is trekker van dit project.
9. **Slimmer gebruik van busbanen.** Beter benutten van 'leeg' asfalt. De stadsregio start samen met BBKAN verschillende proeven met het doel 'leeg' asfalt beter te benutten. De haalbaarheid van dit project wordt dit najaar onderzocht. De stadsregio is samen met BBKAN trekker van dit project.

Focus

De focus van de mobiliteitsprojecten ligt op twee soorten projecten:

1. 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.
2. 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.

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 regio's waar de Taskforce Mobiliteitsmanagement actief is;
- 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;
- 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;
- Het initiatief voor de mobiliteitsprojecten ABvM komt vanuit de regio's;
- Mobiliteitsprojecten ABvM sluiten goed aan op andere (korte termijn) maatregelen die in het kader van de MobiliteitsAanpak in september 2008 worden gepresenteerd.

Procedure

Op basis van de regionale convenanten worden tussen V&W en regionale overheden voor de mobiliteitsprojecten ABvM zogenoemde uitvoeringsconvenanten afgesloten. In de uitvoeringsconvenanten worden afspraken gemaakt over de financiële bijdrage die de regio's voor deze mobiliteitsprojecten van V&W ontvangen. De financiële bijdrage wordt verstrekt door middel van een specifieke ophoging van de brede doeluitkering verkeer en vervoer (hierna: BDU verkeer en vervoer). De bijdrage van ABvM aan de mobiliteitsprojecten ABvM bedraagt maximaal 75% van de contractkosten (raming van uitvoeringskosten) van de aan te besteden diensten c.q. leveranties. Plusregio's dienen, als ontvanger van de BDU verkeer en vervoer, financiële afspraken te maken met de regionale partijen die als contractpartij zullen optreden in de uit te vragen mobiliteitsprojecten ABvM. De uit te vragen mobiliteitsprojecten ABvM dienen volgens de vigerende (Europese) aanbestedingsregelgeving aanbesteed te worden.

Randvoorwaarden

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.

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 plusregio's.

Bijlage 5: Maatregeluitwerking initiatiefnemers

In deze bijdrage zijn concreet de projecten die de initiatiefnemers in hun eigen organisatie hebben genomen uitgewerkt. De komende periode worden ook de projecten die met de koplopers zijn afgesproken op deze manier verder uitgewerkt.

Maatregelen VNO-NCW Midden

VNO-NCW regio Arnhem-Nijmegen valt onder VNO-NCW Midden. Bij VNO-NCW Midden werken zo'n 20 FTE. Naast het voortzetten van de rol van 'initiatiefnemer' van het Offensief Bereikbaarheid zet VNO-NCW zich als werkgever in voor de onderstaande maatregelen:

- Als werkgeversorganisatie kent VNO-NCW Midden een leaseauto regeling die het kiezen voor zuinigere (A,B of C) labels stimuleert;
- Voor medewerkers die met de fiets komen is er een overdekte fietsenstalling;
- Flexwerken is mogelijk. Het kantoor is flexibel open waardoor er ook overwerkmogelijkheden zijn;
- Thuiswerken wordt zoveel mogelijk gestimuleerd en de mogelijkheden worden hiervoor geboden (notebook, mobiele telefoon etc.);
- Iedereen wordt geacht zoveel mogelijk in het gebied werkzaam te zijn waar hij of zij woont en alleen op kantoor te zijn indien de werkzaamheden dit noodzakelijk achten;
- Vergaderingen worden maandelijks gepland op een tijdstip na de spits;
- Gebruik van het OV wordt gestimuleerd overal waar het mogelijk is en de werkzaamheden het toelaten;
- Verenigingsbrede bijeenkomsten worden altijd zo centraal mogelijk georganiseerd.

Maatregelen Kamer van Koophandel Centraal Gelderland

Algemene indruk

Er is al veel mogelijk is op het gebied van mobiliteitsmanagement bij de Kamer. Het vervoersplan is echter al een jaar of tien oud en maatregelen moeten dus geactualiseerd/aangescherpt worden. Verder blijkt dat de communicatie over de mogelijkheden verbeterd kan worden, zodat elke medewerker op de hoogte is van de mogelijkheden.

Thuiswerken/telewerken

48 van de 145 medewerkers hebben een thuiswerk-'token', rond de 20% maakt er daadwerkelijk gebruik van. Tot nu toe is het officiële beleid dat thuiswerken een uitzondering is, de intentie is om te komen tot een beleid met ruimere mogelijkheden, in afstemming met de OR.

Praktische punten: Arbo wetgeving, officieel is de grens voor thuiswerken zonder extra voorzieningen twee uur. Verder biedt niet elke woning de ruimte om een thuiswerkplek in te richten, maar hier telt ook de verantwoordelijkheid van de medewerker zelf.

Flexibele werktijden

P&O heeft verzoeken gekregen om 's ochtends eerder te starten en wil aan het MT voorstellen om de bloktijden te verruimen of helemaal af te schaffen (advies aan OR vragen). De bloktijden zijn nu: 7.30-9.00 uur en 16.30-18.00 uur. De uiterste tijden zouden dan worden: 6.30-18.30 uur.

Tijdstippen voor bijeenkomsten

Hier gaat het om het plannen van bijeenkomsten buiten de spits, voor seminars is dat in veel gevallen al wel zo, maar hier wordt nogmaals na gekeken. Er wordt nogmaals gekeken of avond / zaterdag openstelling wenselijk is. Structureel geplande vergaderingen voor grotere groepen, die om 9:00 uur 's morgens gepland staan worden qua tijdstip verplaatst.

Videoconferenties / conference call

Er wordt onderzocht in hoeverre het gebruik van videoconferencing wenselijk en rendabel is om het binnen de Kamers door te voeren / het systeem aan te schaffen. Tevens zal het gebruik van conference calls worden gestimuleerd.

Fietsen

De Kamer biedt veel mogelijkheden, we hebben gesproken over een hogere vergoeding, maar ARAR biedt geen mogelijkheden voor afwijkende afspraken. Onderzocht wordt of de Kamer kan aansluiten bij de actie Fietsen Scoort.

Gebruik poolauto's

Deze auto's worden qua planning nog niet optimaal gebruikt. Door gerichte communicatie zou dit verbeterd kunnen worden.

Scooter

Voor afspraken in een stedelijke omgeving (lees Arnhem) zou een elektrische scooter ingezet kunnen worden.

Maatregelen Stadsregio Arnhem Nijmegen

Stadsregio Arnhem Nijmegen is naast initiatiefnemer in het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het Offensief Bereikbaarheid betrokken als werkgever. Als werkgever moet de stadsregio in het convenant maatregelen met betrekking tot mobiliteitsmanagement opnemen. Om het doel uit het convenant te behalen verplichten de deelnemende partijen zich tot het uitvoeren van een pakket van maatregelen.

Een maatregelenpakket dat zich richt op de volgende mobiliteitsstromen:

- Woon-werkverkeer;
- Zakelijk verkeer;
- Bezoekers;
- Verkeer van en naar de organisatie door anderen, bijvoorbeeld leveranciers, onderhoudsdiensten e.d.

Maatregelen

De volgende maatregelen worden inmiddels bij de stadsregio uitgevoerd:

- Locatiekeuze;
- Dienstreizenreglement;
- Thuiswerk-/telewerkdagen spreiden over de hele week;
- Spreiding vrije dagen en eventueel atv onder personeel over alle vijf werkdagen;
- Eerst thuiswerken en vervolgens, buiten de spits, naar werk reizen;
- Thuiswerken of telewerken;
- Cursussen lokaal of in-company organiseren;
- Voorzieningen voor fietsers:
 - Veilige stalling;
 - Kleed- en doucheruimte;
- Voorfinanciering fiets via loon;

- Fiets voor zakelijk gebruik;
- Greenwheel abonnement voor zakelijk gebruik;
- Vergoeden van werkelijke OV kosten (dienstreizen).

De haalbaarheid van de volgende maatregelen worden in de periode 2008-2012 nader onderzocht:

- Reisinformatie: files en wegwerkzaamheden en OV aan medewerkers communiceren;
- Videoconferenties en telefoonvergadering;
- Fietsvergoeding: € 0,19 per kilometer (dienstreizen);
- Fietsvergoeding woon- werk;
- Ov-kaart woon-werkverkeer;
- Aanbieden vergader- en werkruimte voor externe partners (ivm met centrale ligging);
- Flexibele werktijden zodat de spits kan worden gemeden (07.00-19.30 uur).

Maatregelen MKB Midden

Het MKB zet in het kader van dit convenant in op het project digitale mobiliteit. Het mobiliteitsvraagstuk staat hoog op de agenda bij ondernemend Nederland en de Nederlandse overheid. Het is nu het moment om digitale mobiliteit van het MKB in te zetten als wapen in het mobiliteitsvraagstuk:

- urgentie van het mobiliteitsvraagstuk (filedruk en maatschappelijke schade)
- potentie van het MKB (ruim 4 miljoen werknemers)
- technologische mogelijkheden (Nederland met de beschikbaarheid van breedband internet een van de koplopers binnen Europa).

Maatregel

Digitale mobiliteit van het MKB richt zich op het verbinden:

- van de grote groep medewerkers in het MKB in de Stadsregio Arnhem Nijmegen
- met het terugdringen van het mobiliteitsprobleem.

Op basis van de principes van "software as a service":

- krijgen ondernemingen uit het MKB vandaag toegang
- tot een nieuwe manier van werken
- op basis van de technologie van morgen.

Met die nieuwe manier van werken worden verschillende rollen in het MKB ondersteund (werkvoorbereider, kenniswerker, ambulante medewerker, leidinggevende) op geïntegreerde activiteiten (individueel werken, documenten delen, samen werken, overleggen, etc.).

Verwacht effect

Digitale mobiliteit maakt het voorkomen, verspreiden en variëren van het verkeersaanbod mogelijk (ik werk thuis dus ik hoef niet te reizen, ik kan op deze locatie nog even werken dus ik hoef niet terug naar kantoor, met deze klant overleg ik middels video conferencing, doordat ik eerst thuis werk kan ik de files omzeilen, ik werk even door bij deze klant, zodat ik de files ontwijk).

Accent ligt op het inspireren en ondersteunen van ondernemers en medewerkers:

- tot een andere houding t.a.v. mobiliteit
- tot ander verplaatsingsgedrag.

Participatie via de stekker:

- technologie van de eindoplossing kan laagdrempelig worden geïntroduceerd
- zonder investeringen van de ondernemer in aanvullende faciliteiten.

Doelstelling is om bij MKB bedrijven uit de Stadsregio Arnhem Nijmegen 10.000 tot 20.000 werkplekken aan te sluiten (5%) waarvan 5.000 bij ondernemers die vanaf de start het goede voorbeeld geven door medewerkers te laten participeren in digitale mobiliteit en zo een verschuiving te realiseren in hun verplaatsingsgedrag. De totale doelgroep in Nederland telt ongeveer 0.9 tot 1.3 miljoen werkplekken.

Planning

Het plan van aanpak bestaat uit 5 fasen:

- oriënteren: beslissingsgereed hebben van de scope van het project (1 maand)
- uitwerken: verdiepen en onderbouwen van wat live gaat (2 maanden)
- organiseren: platform, ondersteuning, communicatie, evaluatieplan (3 tot 6 maanden)
- uitvoeren: toepassen Digitale Mobiliteit MKB Stadsregio Arnhem Nijmegen gedurende 6 maanden
- Bijsturen: evaluatie eerste effecten en go-no go continuering en eventueel uitbreiding (2 maanden).

Tijdens elke fase vragen 4 aspecten expliciete aandacht:

- Betrokkenheid van ondernemer en medewerkers
- Werkvormen en communicatie die passen bij digitale mobiliteit
- Afspraken en processen rond digitale mobiliteit
- Gebruik van digitale mobiliteit en verleggen van de verplaatsingsbehoefte.

Betrokkenen

MKB Nederland zorgt voor afstemming met en introductie bij ondernemers uit het MKB in de Stadsregio Arnhem Nijmegen en ervaringen met digitale mobiliteit uit te dragen naar ondernemend Nederland. Regionale overheden om bewustwording en mentaliteitsverandering op gang te brengen (ook als werkgever) en in de Stadsregio een kopgroep van de bedrijven te creëren die een ambassadeursrol vervult. VCC Oost om digitale mobiliteit in te bedden in het totale pakket mobiliteitsmaatregelen.

Samenhang

Digitale mobiliteit benadert de ondernemer vanuit de optiek van het verhogen van slagvaardigheid en rendement. Dat is de route om anders over mobiliteit te gaan denken. Mobiliteit te beleven als een combinatie van fysieke, digitale en mentale mobiliteit. Digitale mobiliteit brengt die manier van werken binnen handbereik van het MKB en draagt bij aan het terugdringen van het mobiliteitsvraagstuk.

Door de registraties van deelnemende ondernemingen leert ook de omgeving:

- participatie (aangesloten ondernemingen en werkplekken, categorieën medewerkers)
- gebruik (intensiteit waarmee verschillende vormen van digitale mobiliteit worden toegepast, segmentering naar verschillende categorieën medewerkers en ondernemingen)
- mobiliteit (verplaatsingsgedrag in startsituatie, verschuivingen die zich manifesteren).

De invulling die is gekozen op basis van software as a service maakt het (later) instappen voor andere ondernemingen relatief eenvoudig. Daarnaast kan digitale mobiliteit als distributie kanaal worden ingezet voor voorlichting en reisplanning.

Marketing

Digitale mobiliteit is een bij uitstek voorbeeld van het denken vanuit de behoefte van de werkgever en de werknemer.

Voordelen voor de ondernemer:

- stap naar verhoogde slagvaardigheid en rendement
- lage toegangsdrempel naar een nieuwe manier van werken (operationeel en financieel)
- bijdrage aan het terugdringen van het mobiliteitsvraagstuk.

Op basis van die voordelen kan ook een commitment worden gevraagd:

- op gang brengen interne bewustwording van een nieuwe manier van werken
- deelnemen aan een aantal assessments en metingen.

De ondernemingen die digitale mobiliteit als eerste inzetten zullen een voorbeeld functie naar de andere MKB bedrijven vervullen. De organisatie MKB Nederland heeft een actief communicatienetwerk met deze categorie ondernemers en is een vertrouwde afzender.



Bijlage 6: Voorbeeld clusteruitwerking

Deze bijlage dient als een voorbeeld van een clusteruitwerking. Het doel hiervan is:

- laten zien hoe de clusters uitgewerkt kunnen worden;
- laten zien dat clusters kenmerken hebben waarbij specifieke maatregelen meer kans van slagen hebben.

Cluster Gezondheidszorg

Specifieke maatregelen voor het cluster ziekenhuizen zijn: de organisatie van het zorgproces en een gedifferentieerd parkeerbeleid voor bezoekers en medewerkers.

1. Organisatie van het zorgproces

De organisatie van het zorgproces beïnvloedt de vervoersvraag en de verplaatsingsbehoefte. Bij ziekenhuizen is door uitbreiding en fusies sinds de jaren zeventig een schaalvergroting te zien. De daling van het aantal ziekenhuisorganisaties leidde echter niet tot een evenredige vermindering van het aantal ziekenhuislocaties. Locaties blijven ten behoeve van de toegankelijkheid voor de bevolking open. De complexe zorg en de relatief dure voorzieningen, zoals algemene intensieve zorg en hartbewaking, werden meestal op een centrale locatie geconcentreerd. Deze ontwikkelingen hebben gevolgen voor het verplaatsingsgedrag van ziekenhuispersoneel, patiënten en bezoekers.

Tot enige jaren terug benaderden ziekenhuizen het zorgproces voornamelijk vanuit de in een ziekenhuis aanwezige medisch specialismen en het aanbod van onderzoek- en behandelafdelingen. Hierbij beschikte nagenoeg elk specialisme over eigen bedden op de verpleegafdeling en onderzoek- en behandelvoorzieningen in de polikliniek. In de ontwikkelingen in de visie op ziekenhuiszorg en zorgorganisatie is de vraag van de patiënt een steeds belangrijkere rol gaan spelen. Hierdoor krijgt de wijze waarop de ziekenhuiszorg wordt aangeboden een andere vorm. Dit heeft gevolgen voor het logistieke proces in zowel de ziekenhuisorganisaties als de gehele zorgketen. De organisatie van het zorgproces kent nu drie hoofdtypen (bron: College bouw ziekenhuisvoorzieningen):

1. Ordening op basis van doelgroepen/ziektebeelden. Uitgangspunt van dit model vormt het zoveel clusteren van activiteiten rond de behandeling van de patiënt, waarbij over het algemeen een onderscheid is te maken naar zorgeenheden en ondersteunende eenheden;
2. Ordening op basis van patiëntenstromen. In dit model wordt een onderscheid gemaakt in vier patiëntenstromen, te weten de acute zorg, de urgente zorg, de electieve zorg en de chronische zorg. Uitgangspunt van deze onderverdeling vormt de aanname dat elke patiëntenstroom wezenlijk verschilt van de ander in termen van sfeer, organisatie, planbaarheid, positie van de professionals, de relatie met verwijzers en de vervolgzorg en de bouw;

3. **Ordering op basis van zorgproces.** Dit model is hoofdzakelijk gebaseerd op de stappen die een patiënt doorloopt vanaf het moment van binnenkomst in het ziekenhuis tot het moment van vertrek. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in zes hoofdprocessen. Rondom deze hoofdprocessen zijn de ICT, de organisatie en de faciliteiten gegroepeerd.

De organisatie van het zorgproces kan onnodige verplaatsingen voorkomen of anderszins de vervoersvraag en de verplaatsingsbehoefte efficiënter organiseren. Voorbeelden van maatregelen zijn:

- zorgen dat patiënten minder frequent naar de centrale ziekenhuislocatie hoeven te reizen, omdat verschillende afspraken aansluitend op dezelfde dag gepland worden. Hierbij speelt het afsprakensysteem en het elektronisch patiëntendossier een belangrijke rol;
- het instellen van decentrale poliklinieken en prikposten. Het betrokken ziekenhuispersoneel moet misschien een extra reis maken, maar de patiënt kan dichterbij huis geholpen worden;
- uitbreiding bezoektijden: spreiding bezoekers zodat er minder piekbelasting van wegen en parkeerterreinen ontstaat;
- bedrijfstijdverlenging. Uitbreiding van spreekuren naar een of meerdere avonden in de week;
- centraal ontkoppeld koken. Het bereiden van maaltijden in ziekenhuizen die over meerdere locaties beschikken wordt in veel situaties per locatie verzorgd. Gevolg hiervan is dat iedere locatie (dagelijks) bevoorraadt wordt met (vers)producten. Verscheidene ziekenhuizen in Nederland zijn vanuit logistiek oogpunt bezig om het kookproces efficiënter in te richten. Deze maatregel blijkt duidelijk effect te hebben op het aantal logistieke bewegingen: een dalend aantal vervoersbewegingen ten behoeve van bevoorrading van de keukens en hogere kostenefficiëntie;
- realisatie van één centraal goederenmagazijn.

2. Gedifferentieerd parkeerbeleid voor bezoekers en medewerkers

De parkeercapaciteit in een gebied en de bereikbaarheid van een gebied zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Parkeerruimte is vaak schaars en erg kostbaar. De kosten van de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen bedragen € 500 tot € 18.000 per plaats! Werkgevers kunnen daarom overwegen de kosten hiervan door te berekenen aan de gebruikers. Een parkeerregime omvat verschillende instrumenten zoals tarifiering en een systeem van parkeervergunningen. Dit zijn effectieve middelen om het verkeersaanbod en de parkeervraag bij ziekenhuizen terug te dringen.

Uiteraard staat het parkeerbeleid niet op zich: voor degenen die geen (gratis) parkeervergunning toegekend krijgen zal er een aantrekkelijk alternatief moeten zijn. Parkeerbeleid, het geheel van parkeerregelingen en -faciliteiten, dient dus onderdeel te zijn van een integrale aanpak binnen mobiliteitsmanagement.

Criteria parkeerbeleid

Voor het opstellen van parkeerbeleid dient eerst de parkeerbehoefte onderzocht te worden:

- **bepaal het huidige totale aantal parkeerplaatsen**
- **bepaal welk aantal werknemers uit noodzaak gebruik maakt van de auto, vanwege:**
 - **hun functie**
 - **een medische of sociale reden**
 - **het niet aanwezig zijn van andere alternatieve reismethoden, bijvoorbeeld gezien de reisduur en/of reisafstand**
- **bepaal het aantal bezoekers, patiënten, leveranciers dat dagelijks de locatie per auto bezoekt**
- **bepaal of er mogelijkheden zijn om vaker te carpoolen.**

Werknemers die uit noodzaak met de auto reizen krijgen een (gratis) parkeervergunning of -pasje. Voor bezoekers kunnen ziekenhuizen plaatsen dichtbij de ingang reserveren. Of ze moeten betalen hangt van de situatie af. Ook zal het voorkomen dat medewerkers die geen vergunning of pasje hebben (incidenteel) met de auto willen komen. Hiervoor kunnen ziekenhuizen betaald parkeren invoeren of medewerkers verwijzen naar parkeergelegenheid in de buurt. Hierbij moet ervoor gewaakt worden dat dit geen parkeerverlast oplevert. Slordig geparkeerde auto's op een bedrijventerrein kunnen onveilige situaties opleveren. En bewoners van een woonwijk kunnen hinder ondervinden en bezwaar maken.

Bij een tekort aan parkeerplaatsen is ook het parkeren op afstand (met pendelverbinding) een optie.

Bijlage 7: Monitoring

Verwachte effecten

	1. Spreiding van verkeer door het jaar	2. Spreiding van verkeer over de week	3. Spreiding van verkeer over de dag	3b. Minder autoverkeer in de spits	4. Niet of minder vaak rijden voor vermindering van verkeer	5. Minder ver rijden: beperken reisaftand	6. Met ander vervoermiddel reizen (niet individueel met de auto)	7. Verbeteren vervoersketen	8. Betere benutting vervoermiddelen	9. Beter omgaan met ruimte en milieu
Integraal Mobiliteitsmanagementpakket	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Spreiding van vakanties	V			V						
Thuiswerk-/telewerkdagen spreiden over de hele week		V		V						
Spreiding vrije dagen en evt. atv onder personeel over alle 5 werkdagen		V		V						
Flexibiliseren werktijden: eerder of later beginnen			V	V						
Voorzien in ontbijt/avondmaaltijd t.b.v. eerder beginnen en later vertrekken (na de spits)										
Eerst thuiswerken en vervolgens, buiten de spits, naar werk reizen			V	V						
Afspraken met klanten, leveranciers en collega's buiten spits			V	V						
Parttime werknemers beter verdelen over de dag			V	V						
Reisinformatie: files en wegwerkzaamheden			V	V						
Thuiswerken of telewerken				V	V					
Videoconferenties en telefoonvergadering				V	V					
Locatiekeuze bij bijeenkomsten				V	V	V	V			
Toepassen 4 daagse werkweek				V	V					
Werving van personeel uit nabije omgeving				V		V				
Stimuleren personeel om dichterbij werk te gaan wonen				V		V				
Curcussen lokaal of in-company organiseren				V		V				

Gebruik van transferpunten / overstapplaatsen				V		V				
Optimaliseren van de verplaatsing door ritplanning				V		V				
Optimaliseren inzet transportmogelijkheden door logistieke planning				V		V				
Alternatief: fietsen				V			V	V		
Alternatief: Scooter				V			V	V		
Alternatief: Carpoolen				V	V		V		V	
Alternatief: Openbaar vervoer				V			V	V		
Alternatief: Bedrijfsvervoer of vanpool				V			V	V		
Alternatief: Flexibele mobiliteitsoplossingen voor zakelijke ritten				V			V			
Alternatief: Keuzevrijheid secundaire arbeidsvoorwaarden - onderdeel vervoer				V	V		V			
Huren/benutten parkeergelegenheid op transferpunten				V				V		
Auto van de zaak als deelauto				V	V				V	
Huurauto voor zakelijke ritten				V	V				V	
Inzetten bedrijfsvervoer voor meerdere doeleinden				V	V				V	
Clusteren per route: indeling ploegendiensten afstemmen op woonplaatsen				V	V				V	
Reglement zakelijk verkeer / Dienstreizenreglement				V	V				V	
Parkeermanagement				V			V			V
Efficiënter autorijden: Het Nieuwe Rijden				V						V
Parkmanagement				V						V
Wagenparkbeheer				V			V			V
Organisatie van bedrijfsprocessen aanpassen (aanpassen bezoektijden, bedrijfstijdverlenging, decentraliseren functies, centrale/decentrale goederenmagazijnen)			V	V	V	V			V	V

Monitoring

De monitoring heeft betrekking op de Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM) en Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM). De stadsregio vertegenwoordigt de convenantpartners in de verschillende werkgroepen welke rondom de monitoring bestaan.

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 initiatiefnemers zullen zelf zorgdragen voor de monitoring van de afspraken die in de regionale convenanten zijn gemaakt.

Wat?

Deze monitoring heeft betrekking op:

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

Waarom?

Enerzijds 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 het Offensief Bereikbaarheid middels monitoring de successen van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement zichtbaar maken.

Wanneer en Hoe vaak?

De initiatiefnemers zijn vrij om het tijdstip en de frequentie van de monitor te bepalen. Zo vaak als nodig is om, de vinger aan de pols te houden en bij te sturen. De initiatiefnemers zullen hier in het vervolgtraject exacte afspraken over maken.

Vanuit de TFMM worden taskforces gevraagd minimaal een keer per jaar hierover te rapporteren. De TFMM rapporteert namelijk jaarlijks aan de Minister van V&W. Om voor het eind van ieder jaar de minister te kunnen informeren worden de regionale taskforces verzocht om indien mogelijk uiterlijk 1 oktober van ieder jaar een tussenrapportage aan de TFMM te leveren.

Wat gebeurt er 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 V&W informeert.

Monitoring van maatregelen m.b.t. arbeidsvoorwaarden

Wie?

De Stichting van de Arbeid (StAR) zorgt voor de monitoring van de maatregelen met betrekking tot de 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 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?

V&W 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.

Wie communiceert met de bedrijven?

De initiatiefnemers van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het Offensief Bereikbaarheid 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 worden afgestemd.

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. V&W 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. V&W 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.

Bedrijventerrein	Plaats	Productafname											Kenmerken				
		advisering manager	informatie	communicatie	speciale campagnes	vervoerplan	onderzoek	reisadviezen	fietsplan (doorlopend)	OV-abonnementen	carpoolmatching	thuis-/telewerken	Oproepauto	Aantal werknemers	Profiel	typering bedrijvigheid	% auto spits woon-werk
Prinsenhof	Arnhem	x	x	x	x	x	x			x	x		x	4600	A	kantoor + balie	28
Centrum Arnhem	Arnhem	x	x	x	x						x			10500	A	gemengd	30
Kleefsewaard/'t Broek	Arnhem		x											9650	C	gemengd	66
IJsseloord2	Arnhem	x	x	x	x		x			x	x			3830	C	kantoor + zakelijk	69
Kronenburg	Arnhem		x											4800	B	gemengd	57
Gelderse Poort	Arnhem	x	x	x	x	x	x				x			2500	C	kantoor + zakelijk	65
Centerpoort/Nieuwgraaf	Duiven	x	x			x	x							8660	C	gemengd	66
Hengelder/Talelaar/De Fluun	Zevenaar/Didam	x	x			x								3440	C	gemengd	66
De Aam	Elst	x	x		x	x	x							2620	B	gemengd	57
Poort van Midden Gelderland	Heteren	x	x			x								1280	C	gemengd	66
Pannenhuis (Karstraat)	Huissen/Bemmel	x	x											1840	C	gemengd	66
De Griff	Nijmegen		x											760	C	gemengd	66
Centrum Nijmegen	Nijmegen	x	x	x	x	x	x				x			13500	A	gemengd	30
Heijendaal	Nijmegen	x	x	x		x	x			x	x			15000	A	gezondheidszorg	25
Winkelsteeg	Nijmegen	x	x	x	x	x	x			x	x			8380	C	industrie	63
Noord- en Oostkanaalhaven	Nijmegen	x	x	x		x								6180	C	industrie	63
Westkanaaldijk/Sluis	Nijmegen/Weurt	x	x	x	x	x	x							3780	C	industrie	63
Brabantse Poort	Nijmegen	x	x	x	x	x								4000	B	gemengd	57
Bijsterhuizen	Wijchen/Nijmegen	x	x	x	x		x							3380	C	handel/transport	71
Wijchen Oost	Wijchen	x	x	x	x	x								4670	C	gemengd	66
Schoenaker	Beuningen	x	x	x	x	x								1270	C	gemengd	66
Betuws Bedrijvenpark (A15 - toekomstig)														4000	C	gemengd	66



Intentieverklaring: Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Stadsregio Arnhem Nijmegen

Product van 'Offensief Bereikbaarheid'

Pact van Lent

De Stadsregio Arnhem Nijmegen groeit snel en is volop in beweging, zowel qua inwonersaantal als bedrijvigheid. Na de Randstad wil de stadsregio de sterkste economische regio van Nederland zijn. Een voorwaarde om dit te blijven is dat de regio aantrekkelijk, bereikbaar en concurrerend is. De bereikbaarheid van de stadsregio staat door toenemende mobiliteit én door de ruimtelijk-economische ontwikkelingen onder druk. Het is dus zaak om de mobiliteitsgroei in goede banen te leiden! Ook gezien de problemen die op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid ontstaan.

Om de bereikbaarheidsproblematiek aan te pakken werken verschillende overheden aan het verbeteren van de weginfrastructuur en de kwaliteit van het Openbaar Vervoersysteem. Daarnaast staan een aantal groot onderhoudsprojecten voor weg- en spoorinfrastructuur gepland. De bereikbaarheid van de stadsregio blijft ondanks deze inspanningen echter onder druk staan. Enerzijds omdat de geplande wegwerkzaamheden en projecten op korte termijn de druk op het wegennet vergroten. Anderzijds omdat het besef groeit dat we vanuit ruimtegebrek, duurzaamheid en leefbaarheid niet eindeloos infrastructuur kunnen blijven aanleggen om aan de mobiliteitsvraag te voldoen.

Werkgevers en overheden hebben daarom de handen ineen geslagen en doen, bovenop de geplande activiteiten een gezamenlijke inspanning om de stadsregio bereikbaar en daarmee (economisch) vitaal te houden. Werkgevers en overheid hebben hier gezamenlijk belang bij. Op 23 april is het 'Pact van Lent' gesloten waarin dit door bestuurders van werkgevers en overheden is onderstreept. De samenwerking tussen de overheden en de private partijen (Stadsregio Arnhem Nijmegen, VNO-NCW regio Arnhem-Nijmegen, MKB-Midden en de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland) is vormgegeven in het 'Offensief Bereikbaarheid'. Op initiatief van het Offensief Bereikbaarheid worden de inspanningen verder uitgewerkt in het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement.

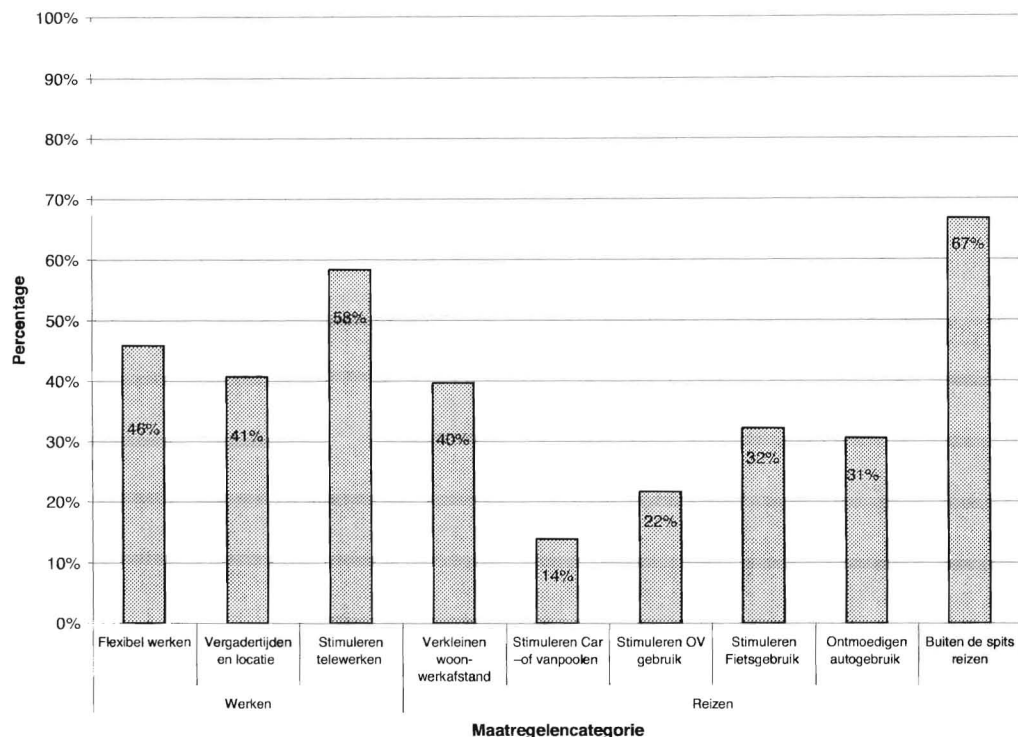
Doelstelling

De doelstelling waar met het Offensief Bereikbaarheid naar toe wordt gewerkt en waaraan de in bijlage 1 genoemde koplopers zich committeren is:

Het algehele doel is een duurzame verbetering van de bereikbaarheid in de Stadsregio Arnhem Nijmegen. In het verlengde van de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement wordt als concreet doel vastgesteld een reductie van het aantal autokilometers in de spits (07.00-09.00 uur en 16.00-19.00 uur) met gemiddeld ten minste 5%¹ gerelateerd aan externe effecten (o.a. autonome groei) en een vergelijkbaar effect op de filedruk en het milieu met als toetsmoment september 2012.

Werkgevers nemen al veel maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Dat doen ze zowel vanuit een maatschappelijk als een eigen belang. Mobiliteitsmanagementmaatregelen hebben bijvoorbeeld een positief effect op de kosten, de productiviteit, de gezondheid werknemer en het arbeidspotentieel. Tijdens de koplopersbijeenkomst van 6 juni zijn de bestaande maatregelen geïnventariseerd. Daar is nog eens onderstreept dat werkgevers al veel doen op het gebied van bereikbaarheid. Wel is er nog veel winst te behalen met communicatie van bestaande maatregelen naar werknemers. In de onderstaande figuur is het resultaat van de inventarisatie te zien, per maatregelencategorie is weergegeven hoeveel deelnemers gemiddeld maatregelen in deze categorie aan werknemers aanbieden.

¹ ten opzichte van de nulmeting die in het najaar van 2008 wordt uitgevoerd



Figuur 1: maatregelen die door werkgever al genomen zijn

Hieruit blijkt dat werkgevers al veel maatregelen op het gebied van 'Buiten de spits reizen', 'Flexibel werken' en 'Stimuleren telewerken' genomen hebben. Op het gebied van 'Stimuleren car- en vanpoolen' en 'Stimuleren OV gebruik' worden nog relatief weinig maatregelen genomen. Om de doelstelling te bereiken voeren werkgevers en overheden *indien de specifieke situatie het toelaat* de tijdens de koplopersbijeenkomst als wenselijk benoemde mobiliteitsmaatregelen uit (voor zover dat nog niet gedaan is).

Afspraken in het kader van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement

De deelnemers aan het Offensief Bereikbaarheid (koplopers) werken aan een Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. Dit wordt op 1 september 2008 in concept aan de Taskforce Mobiliteitsmanagement aangeboden.

Als basis voor de uitwerking van het convenant committeren de partijen in onze regio zich aan:

- een blijvende lobby op verantwoordelijke overheden om geplande uitbreidingen en verbetering aan de infrastructuur volgens planning op te leveren;
- bekendheid geven aan en uitdragen van landelijke en regionale initiatieven (zoals 'Fietsen Scoort', 'Slim Reizen', 'Spitsmenu') door onder andere het ontwikkelen van een digitaal informatiepunt (www.offensiefbereikbaarheid.nl) en het verbeteren van communicatie binnen en tussen organisaties en weggebruikers;
- de partijen in onze regio voelen zich verantwoordelijk voor het enthousiasmeren van andere partijen (goed voorbeeld doet immers volgen!);
- het uitbouwen en uitvoeren van gewenste maatregelen gericht op mobiliteitsmanagement;
- het opstarten van mobiliteitsprojecten in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit. De verwachte kosteneffectiviteit is van doorslaggevend belang bij de keuze van projecten in dit verband;
- 25 werkgevers committeren zich in de tweede helft van 2008 aan het Offensief Bereikbaarheid. Voor 2009 wordt gestreefd naar 100 bedrijven/overheidsinstellingen die zich committeren aan het convenant.



Iedere partij committeert zich apart aan een aantal afspraken. De initiatiefnemers committeren zich aan:

- Het informeren en enthousiasmeren van werkgevers, werknemers en leden voor maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen die daar voor hen aan zijn verbonden;
- Het stimuleren/initiëren en uitvoeren van locatiegerichte maatregelenpakketten voor mobiliteitsmanagement;
- Het zo goed mogelijke faciliteren van de werkgevers door:
 - A. Het voortzetten van het projectteam 'Offensief Bereikbaarheid' dat de voortgang bewaakt en als aanspreekpunt voor de deelnemende partijen dient;
 - B. Faciliteren van de communicatie over het offensief bereikbaarheid door o.a. het opzetten van www.offensiefbereikbaarheid.nl;
 - C. Het zorgen voor ondersteuning bij de uitvoering van maatregelen. Daarbij kunnen interne en externe partijen worden ingeschakeld. BBKAN, VCC Oost en een te benoemen bereikbaarheidmakelaar kunnen daarbij een rol krijgen.

Georganiseerde ondernemers en werkgevers committeren zich hierbij aan:

- Het informeren en enthousiasmeren van werkgevers, werknemers en leden voor maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen die daar voor hen aan zijn verbonden;
- Het stimuleren, initiëren en uitvoeren van locatiegerichte maatregelenpakketten voor mobiliteitsmanagement;
- Het als vertegenwoordiger van werkgevers bij de overheden zo concreet mogelijk aangeven welke ondersteuning gewenst is.

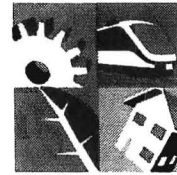
Individuele werkgevers committeren zich hierbij aan:

- Het stellen van doelen die de werkgever ten aanzien van mobiliteit wil halen;
- Het realiseren en waar nodig concretiseren van maatregelen en afspraken die in het kader van het convenant met de individuele werkgevers gemaakt zijn;
- Het concreet vertalen, inpassen en uitvoeren van mobiliteitsmaatregelen als die passen bij de specifieke situatie van het bedrijf;
- Het stimuleren van het gebruik en het verbeteren van communicatie en informatievoorziening van mogelijke maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement door werknemers;
- Het voeren van overleg met werknemers/ondernemingsraden over het opnemen van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement in de arbeidsvoorwaarden.

Overheden committeren zich hierbij aan:

- De afspraken die ten aanzien van hun rol als werkgevers zijn gemaakt;
- 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 lokale en regionale knelpunten die de uitvoering van plannen voor mobiliteitsmanagement belemmeren;
- Hiertoe reeds in gang gezette maatregelen tijdig tot uitvoering brengen;
- Het stimuleren en mede mogelijk maken van generieke en locatiespecifieke maatregelen van mobiliteitsmanagement. Hierbij wordt waar mogelijk voorrang gegeven aan gewenste maatregelen en projecten, ingebracht door de koplopers;
- Het bewust rekening houden met mobiliteitsmanagement bij het opstellen van ruimtelijke plannen en locatiekeuzebeleid;
- Het aankaarten bij hogere overheden van belemmeringen bij het invoeren van mobiliteitsmanagement, die alleen weggenomen kunnen worden door die hogere overheden. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat het zijn van één van de zes pilotregio's ertoe leidt dat deze belemmeringen met voorrang door deze hogere overheden worden aangepakt.

Samenwerkingsproces



De gezamenlijke partijen in de stadsregio benadrukken dat dit convenant geen doel op zich is, maar een middel om inspanningen tot nu toe te markeren en het Offensief Bereikbaarheid een stap verder te brengen. Dat wil zeggen dat het Offensief Bereikbaarheid nog volop in ontwikkeling is zowel voor wat betreft de gemaakte en te maken afspraken als de betrokkenheid van werkgevers en overheden. Een aantal van hen is vanaf het begin als 'koploper' betrokken, in de stadsregio streven we er echter nadrukkelijk naar om deze groep de komende periode geleidelijk uit te breiden. Daarnaast worden de afspraken verder afgestemd met de koplopers en bestuurlijk vastgesteld. Deze afspraken worden in het najaar door alle partijen ondertekend.

Dit convenant betekent de start van een vruchtbaar samenwerkingsproces tussen werkgevers en overheden om de bereikbaarheidsproblematiek in deze regio gezamenlijk aan te pakken. Samen aan de slag!

Namens de initiatiefnemers,

Jaap Modder

Gert Kroon

Bas van Snippenburg

Gert-Jan Oplaat

Stadsregio Arnhem Nijmegen

VNO-NCW regio Arnhem-
Nijmegen

MKB-Midden

Kamer van Koophandel
Centraal Gelderland



Bijlage 1: Overzicht van koplopers

Initiatiefnemers

- VNO-NCW regio Arnhem-Nijmegen
- Kamer van Koophandel Centraal Gelderland
- Stadsregio Arnhem Nijmegen
- MKB-Midden

Georganiseerde ondernemers, werkgevers

- Kamer van Koophandel Centraal Gelderland
- MKB-Midden en MKB Nijmegen
- VNO-NCW regio Arnhem-Nijmegen
- Lindus
- OKA (Ondernemers Kontakt Arnhem)
- OPO (Ondernemers Platform Overbetuwe)
- Trade Port Nijmegen West (TPN-West)
- VERON (Verenigde Ondernemers Boven-Betuwe)
- IKN (Industriële Kring Nijmegen)

Individuele werkgevers

- Arcadis
- Bijenkorf Arnhem
- Burgers' Zoo
- Canisius Wilhelmina Ziekenhuis
- DAR
- De Mul Zegger advocaten en notarissen
- Duflex bv
- Eromes
- Giesbersgroep (Bedrijventerrein A15)
- Hogeschool Arnhem Nijmegen
- KPMG
- Mondra Groep
- NXP Semiconductors Netherlands BV
- Nederlands Openluchtmuseum
- Rabobank Arnhem
- Radboud Universiteit Nijmegen
- UMC St Radboud
- VCC Oost
- Visser Duiven

Overheden

- Gemeente Arnhem
- Gemeente Nijmegen
- Provincie Gelderland
- Rijkswaterstaat Oost-Nederland
- Stadsregio Arnhem Nijmegen

Cluster	Koplopers	Aantal werknemers	Profiel	Typering bedrijvigheid	% auto spits woon-werk
Zakelijke dienstverlening	Arcadis	NL: 3000, Arnhem 300	A	kantoor + administratief	41
	Rabobank Arnhem	300	C	kantoor + balie	56
	Kamer van Koophandel	145	B	kantoor + balie	60
	GiesbersGroep (toekomstig bt Betuws Bedrijvenpark A15)	4000 op BT, org zelf: 340			
	KPMG		C	kantoor + zakelijk	69
	De Mul Zegger Advocaten en Notaris	30	B/C	kantoor + zakelijk	65 en 69
	VCC Oost	12	A	kantoor + administratief	41
Recreatie	Eromes	120	C		
	Burgers Zoo	350	C	overige	geen kengetallen
(Semi) Overheid	Openlucht museum?	230	C	overige	geen kengetallen
	Provincie Gelderland	1500	A	kantoor + balie	28
	Rijkswaterstaat	700	C	kantoor + balie	56
	Gemeente Arnhem	1600	A	kantoor + balie	28
	Gemeente Nijmegen	2100	A/C	kantoor + balie	twee locaties: 28 en 56, gem. 42
	Stadsregio Arnhem Nijmegen	30	A	kantoor + balie	28
	HAN	2700	B/C	openbaar gebouw	twee locaties: 33 en 61, gem. 47
Onderwijs	RU Nijmegen	3800	B	openbaar gebouw	33
Groothandel/detailhandel	Mondra Groep (Cees Pronk)		C		
	Bijenkorf Arnhem		A	detailhandel	20
Industrie en productie	Duflex	12	C	Industrie	63
	NXP	4500	C	Industrie	63
	DAR	200	C	Industrie	63
Logistiek	(Rabelink Logistics)	150 (Doetinchem)		Handel + Transport	
	Visser Duiven	150	C	Handel + Transport	63
Gezondheidszorg	UMC St Radboud	8500	B	Gezondheidszorg	50
	Canisius Wilhelmina Zkh	3000	C	Gezondheidszorg	54
Georganiseerde werkgevers	Trade Port Nijmegen West	0			
	OKA	0			
	OPO	0			
	VERON	0			
	IKN, Industriële Kring Nijmegen	0			
	Lindus	0			
	MKB Nijmegen	0			
	VNO-NCW regio Arnhem Nijmegen	1 in regio, VNO-NCW Midden: 20			
	MKB-Midden	6			