

Metropoolregio Amsterdam

# **Convenant Mobiliteitsmanagement**

Integrale versie - 29 augustus 2008

Ambtelijk vastgesteld

## **Inhoudsopgave**

Convenant Mobiliteitsmanagement Metropoolregio Amsterdam	3
Bijlage 1 – Overeengekomen pakket mobiliteitsmaatregelen	9
Bijlage 2 – Inzet van werkgevers verenigd in de Kopgroep	52
Bijlage 3 – de factsheets behorend bij de afzonderlijke maatregelen – is als afzonderlijk document beschikbaar	

# Convenant Mobiliteitsmanagement Metropoolregio Amsterdam

## 1. Overwegingen

Overwegende dat:

### 1.1 Mobiliteitsgroei en congestie

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

#### ***Ontwikkelingen in de regio in de komende 20 jaar***

- *Zeker 150.000 nieuwe woningen, waarvan 60.000 in Almere*
- *300.000 nieuwe banen, met name op de as Schiphol – Amsterdam Zuidas – Almere*
- *Verwachte groei van de mobiliteit: personen +20%, goederen zelfs +70%*

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

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

### 1.3 Mobiliteitsmanagement verbetert bereikbaarheid en leefbaarheid

- Het ook met het oog op gezondheids- en leefbaarheidsdoelen (geluid, luchtkwaliteit, klimaat) noodzakelijk is de mobiliteit te verduurzamen.
- Mobiliteitsmanagement – het nemen van maatregelen die het mogelijk maken om in het woon-werkverkeer vaker te kiezen voor een alternatief voor de auto – een bewezen instrument is om de verkeersdruk gedurende de spitsperioden te verlichten en de mobiliteit te verduurzamen.

- Ondernemingen met het oog op verbetering van hun bereikbaarheid maar ook met het oog op kostenbesparing, imagoverbetering en het veilig stellen van hun positie op de arbeidsmarkt ook zelf belang hebben bij het introduceren van mobiliteitsmanagement.
- Succesvolle invoering van mobiliteitsmanagement tot gevolg zal hebben dat het Rijk zal afzien van invoering van een zogenaamd puntensysteem voor mobiliteitsmanagement en dat met name ondernemingen maar ook overheden zich hiervoor willen inzetten.
- De werkzaamheden van de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement een passende aanleiding vormen om ook in de Metropoolregio Amsterdam concrete en niet-vrijblijvende afspraken te maken over het invoeren van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement met als doel structurele verbeteringen van bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio.

## **2. Deelnemers**

Verklaren ondergetekenden, te weten:

### **2.1 Ondernemersverenigingen en bedrijventerreinenverenigingen**

- Kamer van Koophandel Amsterdam
- MKB Nederland, regio Randstad-Noord
- ORAM
- VNO-NCW West, Regio Amsterdam

### **2.2 Werknemersorganisaties**

- Regionale vertegenwoordigers van CNV, FNV en MHP

### **2.3 Overheden**

- De Metropoolregio Amsterdam, vertegenwoordigd door:
  - Provincie Noord-Holland
  - Provincie Flevoland
  - Gemeente Amsterdam
  - Gemeente Almere
  - Stadsregio Amsterdam

### **3. Afspraken**

Dat zij als ondertekenaars van dit convenant afspreken dat:

#### **3.1 Doel en verantwoordelijkheden**

- Zij gezamenlijk de bereikbaarheid in de regio duurzaam willen verbeteren.
- Zij in het verlengde van de ambitie van de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement ook voor de Metropoolregio Amsterdam als doel afspreken een reductie van het aantal autokilometers in de spitsen (07.00 – 09.00 en 16.00 – 19.00 uur) met 5 procent.
- Zij zich met het oog op dit doel de inspanningsverplichting hebben tot het uitvoeren van het gezamenlijk opgesteld pakket van concrete en niet-vrijblijvende mobiliteitsmaatregelen (zie bijlage 1 van dit convenant, inclusief afspraken over financiering van de maatregelen gedurende de periode 2008 - 2012).
- Zij vooruitlopend op de start van de landelijke invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit in 2012 in de Metropoolregio proefprojecten op basis van vrijwilligheid willen initiëren en ondersteunen om op die manier ervaring op te doen met Anders Betalen voor Mobiliteit.
- Zij in dit convenant en de onderliggende maatregelen de vervoersbehoeften van werkgevers en werknemers als uitgangspunt nemen.
- Zij daarbij elk hun eigen verantwoordelijkheden hebben en behouden, zoals:
  - Georganiseerd bedrijfsleven:
    - Het informeren en enthousiasmeren van de leden voor de diverse – met name generieke – maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen die daar voor hen aan zijn verbonden.
    - Het initiëren en uitvoeren van locatiegerichte maatregelenpakketten voor mobiliteitsmanagement voor bedrijventerreinen / kantorenparken;
    - Het bij de overheden zo concreet mogelijk aangeven welke ondersteuning voor de uitvoering gewenst is; dit kan ook inhouden het wegnemen van knelpunten.
    - Het stimuleren van individuele bedrijven om dit convenant te ondersteunen en maatregelen te nemen. In bijlage 2 committeren individuele werkgevers – verenigd in de Kopgroep van Bedrijven – zich aan dit convenant en aan het nemen van maatregelen.
  - Georganiseerde werknemers:
    - Het informeren en enthousiasmeren van de leden voor de diverse maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen die daar voor hen aan zijn verbonden.
    - Het inzetten op het maken van afspraken over reiskostenvergoedingen.
    - Het inzetten op het maken van afspraken over 'slimmer werken'.
    - Het inzetten op het maken van afspraken over 'slimmer roosteren'.
  - Overheden:
    - Het zo goed mogelijk accommoderen van de vervoersvraag van werkgevers en werknemers door het wegnemen van knelpunten bij verplaatsingen met het openbaar vervoer, de fiets en slim autogebruik.
    - Het zo snel en goed als mogelijk wegnemen van knelpunten die de uitvoering van plannen voor mobiliteitsmanagement belemmeren.
    - Het mogelijk maken van generieke en locatiespecifieke mobiliteitsmanagementmaatregelen door aanloopkosten mee te dragen

en deze te financieren uit het budget voor mobiliteitsprojecten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

- Het uitvoeren respectievelijk voorbereiden van aanbodmaatregelen zoals opgenomen in bijlage 1 van dit convenant.
- Zij voor zover het gebiedsgerichte projecten betreft, zij de fasering zoals beschreven in bijlage 1 van dit convenant als leidraad beschouwen.

### **3.2 Samenwerking, communicatie, monitoring en evaluatie**

- Zij op geregelde basis met elkaar zullen overleggen over deze thematiek. Op bestuurlijk niveau zal het jaarlijkse 'Rosariumoverleg' hiervoor als platform dienen. In het Bestuurlijk overleg hebben de Bestuurders van het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam, de voorzitters van de ondernemersverenigingen, de regionale vertegenwoordiger van werknemersverenigingen en de voorzitter van de Kamer van Koophandel Amsterdam zitting.
  - Daarbij functioneert een nieuw op te richten Directeurenoverleg als voorportaal voor het bestuurlijk overleg. Dit Directeurenoverleg fungeert als opdrachtgever voor de aan te stellen programmamanager. Tevens geeft het directeurenoverleg sturing aan de Regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement.
  - De programmamanager heeft een belangrijke faciliterende en aanjagende rol. De programmamanager bewaakt de voortgang van de uitvoering van de maatregelen en monitort de effecten daarvan, bewaakt de integraliteit van de convenantaanpak, is verantwoordelijk voor de uitvoering van de algemene communicatie, signaleert knelpunten in het proces en bij de maatregelen en draagt daarvoor oplossingen aan. De programmamanager beschikt niet over aanwijzingsbevoegdheid in de richting van de projectleiders die de maatregelen uitvoeren en is derhalve niet verantwoordelijk voor de uitvoering daarvan. De programmamanager rapporteert aan de regionale taskforce en het directeurenoverleg.
  - De Regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement blijft na ondertekening van het convenant actief. In de Regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement hebben de coördinatoren vanuit de aan het convenant deelnemende organisaties zitting. In de taskforce vindt op werkvloerniveau afstemming plaats over de voortgang en worden problemen van algemene aard gesignaleerd en zo mogelijk opgelost. Op basis van deze inzichten rapporteert de taskforce aan het directeurenoverleg en het bestuurlijk overleg. De regionale taskforce wordt gevoed vanuit zowel de programmamanager, die het gehele proces monitort, als de projectleiders die de maatregelen die in het convenant zijn overeengekomen uitvoeren. Deze taskforce krijgt de volgende taken:
- Zij het organiseren van blijvende aandacht voor mobiliteitsmanagement bij de primaire doelgroepen, werkgevers en werknemers, van groot belang achten. De programmamanager wordt verantwoordelijk voor het (laten) verzorgen van de algemene communicatie rond mobiliteitsmanagement. De specifieke communicatie maakt deel uit van de afzonderlijke maatregelen.
- Zij veel waarde hechten aan monitoring van de voortgang, zowel waar het gaat om de verrichte inspanningen van de betrokkenen als om de bereikte effecten. De monitoring dient aan te sluiten bij de nog door de Landelijke Taskforce te ontwikkelen methodiek van monitoring. De programmamanager voert de monitoring van effecten uit.
- Zij de samenwerking en de organisatie daarvan tweejaarlijks willen (laten) evalueren, te beginnen eind 2008.

### **3.3 Juridische binding**

- Zij zich realiseren dat de afspraken in dit contract rechtens niet afdwingbaar zijn, maar dat zij ervan overtuigd zijn dat de urgentie van de bereikbaarheidsproblematiek in combinatie met en de in paragraaf 3.2 beschreven duurzame samenwerking voldoende waarborg bieden voor de daadwerkelijke uitvoering van dit convenant.

### **4. Ondertekening**

Amsterdam, ..... 2008

.....

(..... (organisatie), vertegenwoordigd door ..... (naam), ..... (functie))

.....

(..... (organisatie), vertegenwoordigd door ..... (naam), ..... (functie))

Etc. etc.

### **BIJLAGEN**

1. Overeengekomen pakket Mobiliteitsmaatregelen
2. Verklaring van werkgevers verenigd in de Kopgroep van Bedrijven
3. Factsheets van de afzonderlijke maatregelen

## **BIJLAGEN**



# Bijlage 1- Overeengekomen pakket Mobiliteitsmaatregelen

## Inhoudsopgave

1. Doel en inhoud van deze bijlage	10
2. Beoordelingscriteria voor het maatregelenpakket	12
3. Opbouw en inhoud van het maatregelenpakket	12
3.1 Locatiegerichte maatregelen	14
3.2 Generieke maatregelen	16
3.3 Proeven met betaald rijden in combinatie met OV-forensenkaarten	17
3.4 Maatregelen die door werkgevers uit de Kopgroep worden genomen	18
3.5 Investeren in extra openbaar vervoer (capaciteit en kwaliteit)	19
4. Effecten van maatregelen	30
4.1 Vijf manieren op autokilometers in de spits te verminderen	30
4.2 Ex ante-inschatting van de effecten van het maatregelenpakket	30
5. Kosten en financiering	35
6. Planning / fasering	40
7. Organisatie	41
7.1 Organisatiemodel, taken en verantwoordelijkheden	41
7.2 Wat zijn de taken van de programmamanager? Wat is het profiel waaraan de programmamanager moet voldoen?	46
7.3 Hoe wordt de programmamanager gefinancierd en waar wordt hij/zij fysiek ondergebracht?	47
7.4 Hoe ziet de loketfunctie er uit en waar wordt deze ondergebracht?	49
8. Communicatie	51

## 1. Doel en inhoud van deze bijlage

In het Convenant Mobiliteitsmanagement komen de deelnemers een reductie van het aantal autokilometers in de spitsen (07.00 – 09.00 en 16.00 – 19.00 uur) met ten minste 5 procent overeen. Daarmee volgen zij de ambitie van de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement.

Om dit doel te halen verplichten de deelnemers zich tot het uitvoeren van een gezamenlijk opgesteld integraal pakket van concrete en niet-vrijblijvende maatregelen. Deze bijlage beschrijft dit maatregelenpakket. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

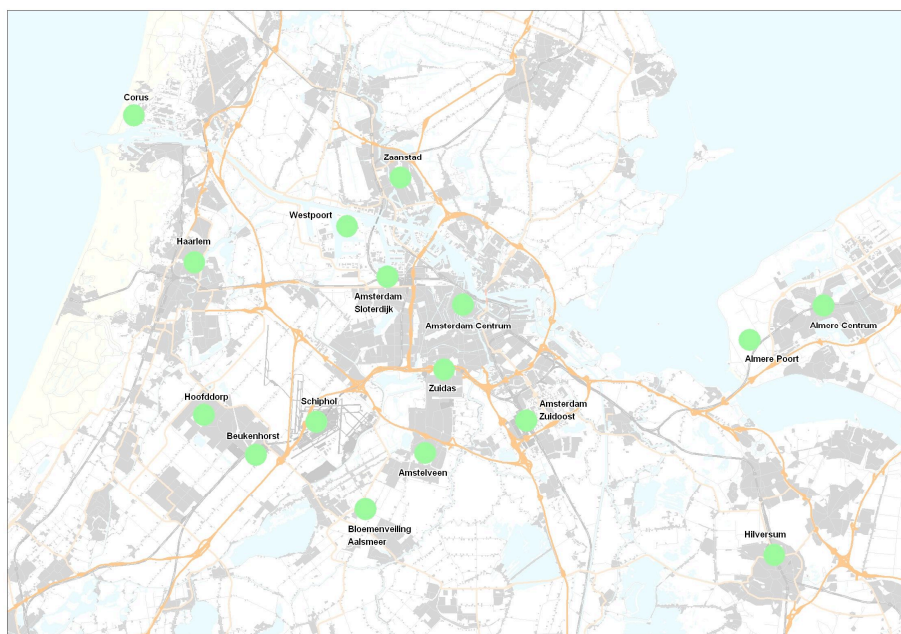
- De beoordelingscriteria voor het maatregelenpakket
- De opbouw en inhoud van het maatregelenpakket
- De effecten van de maatregelen
- De kosten en financiering van de maatregelen
- De fasering/planning
- De organisatie
- De communicatie

De afzonderlijke beschrijvingen (factsheets) van de maatregelen zijna als bijlage 3 toegevoegd.

Kernelementen in dit pakket zijn: (1) maatregelen opbouwen vanuit de mindset van werkgevers en werknemers, (2) maatregelen laten aanhaken bij de specifieke behoeften en kenmerken van kantorenparken / bedrijventerreinen, (3) investeren in extra OV (capaciteit en kwaliteit) en (4) het organiseren van vrijwillige proeven met anders betalen voor mobiliteit (onder meer in combinatie met het aanbieden van OV-Forenskaarten).

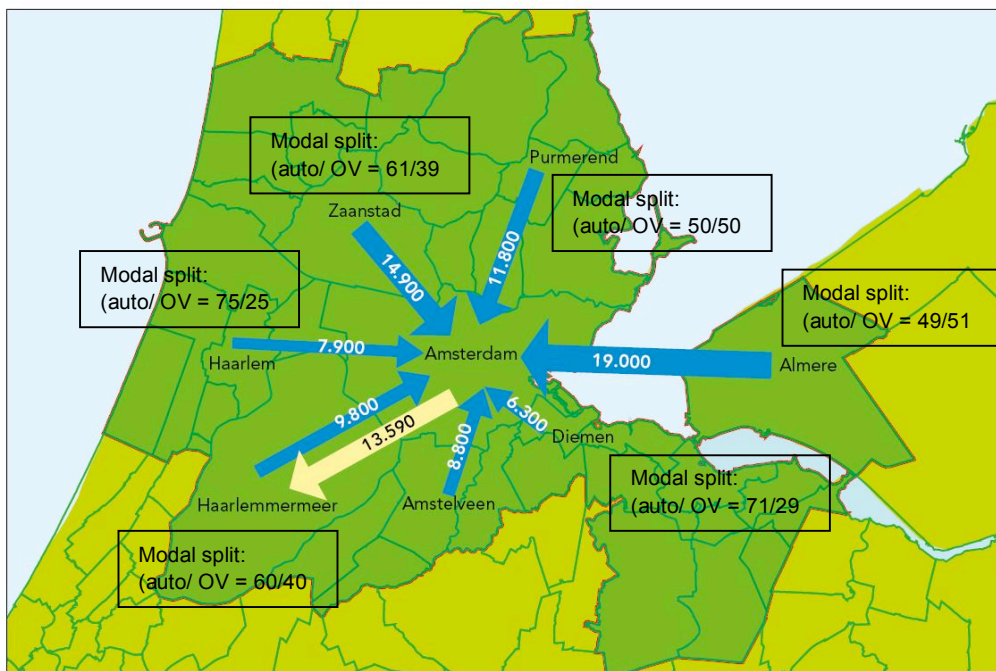
### **Kenmerken van de Metropoolregio**

*De volgende figuur geeft de ligging van de economische centra in de Metropoolregio Amsterdam weer. De figuur is gebaseerd op de Netwerkanalyse voor de Noordvleugel. In deze Netwerkanalyse zijn de economische kerngebieden gedefinieerd en de Bereikbaarheidsknelpunten in beeld gebracht.*



De volgende figuren geven een indruk van de relatie tussen herkomst- en bestemmingsgebieden. De eerste figuur geeft de ligging en de omvang van de pendelstromen binnen de Metropoolregio weer (inclusief modal split auto/OV). De tweede figuur geeft de pendelstromen van en naar de Metropoolregio weer (gegevens over modal split niet beschikbaar).

### 2.2 De grootste pendelstromen in de Metropoolregio Amsterdam, 2005



bron: CBS/EBB/bewerking O+S

### 2.3 Pendelstromen naar en uit de Metropoolregio Amsterdam, 2005



bron: CBS/EBB/bewerking O+S

## 2. Beoordelingscriteria voor het maatregelenpakket

Voor het maatregelenpakket gelden de volgende beoordelingscriteria. Deze criteria zijn ontleend aan de verschillende doelstellingen van de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement, het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Criteria die het meest genoemd en benadrukt worden, zijn hoger in de hiërarchie geplaatst.

### Must have

- Draagt bij aan **bereikbaarheid** van stad/regio, met een aantoonbaar structureel effect
- **Concreet** en **niet-vrijblijvend**.
- Stevig **samenhangend pakket** van maatregelen; maatregelen moeten elkaar versterken (OV, bedrijventerreinen, infra, spitsmijden, etc)

### Should have

- Leidt tot **gedragsbeïnvloeding** (zoals de keuze voor een wezenlijk andere wijze van vervoer): haal die mensen die er niet in hoeven te staan langdurig uit de file.
- Via **innovatie** kansen benutten.
- **Uitvoerbaarheid** en **haalbaarheid**. Een pakket waarmee ondernemers hun verantwoordelijkheid kunnen nemen (het voorkomen van een puntensysteem). Kansrijke gebieden als eerste oppakken.
- **Evenwichtige spreiding** van de maatregelen over de Metropoolregio Amsterdam.
- Er is sprake van een **balans tussen inspanning van bedrijfsleven en overheden**.
- Draagt bij aan het verbeteren van de **luchtkwaliteit** en het tegengaan van **klimaatverandering**.

### Nice to have

- Positief positioneren van de stad / **imago**, goede voorbeelden etaleren.
- Is **opschaalbaar** naar andere gebieden en regio's.

## 3. Opbouw en inhoud van het maatregelenpakket

Het pakket is opgebouwd uit vijf 'blokken':

- I. Locatiegerichte maatregelen
- II. Generieke maatregelen
- III. Proeven met betaald rijden in combinatie met OV-forensenkaarten
- IV. Maatregelen die door werkgevers uit de Kopgroep worden genomen
- V. Investeren in extra openbaar vervoer (capaciteit en kwaliteit)

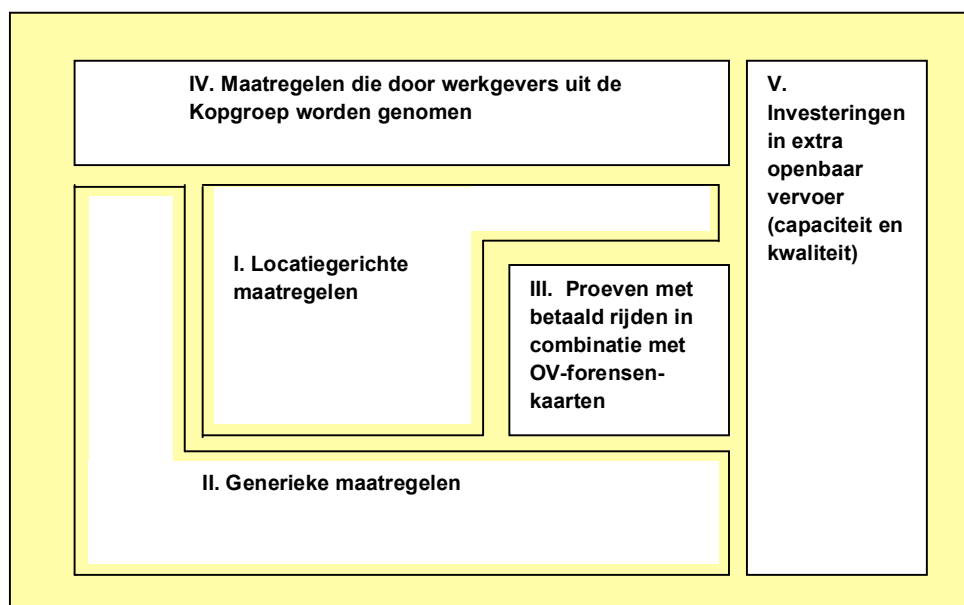
### **Een integraal pakket**

Deze opbouw illustreert op voorhand de integrale aanpak van de Metropoolregio Amsterdam. Een integrale aanpak waarin (georganiseerd) bedrijfsleven en overheden nauw samenwerken en waarbij het denken vanuit de behoefte van de werknemer en werkgever centraal staat. Doel is het ervoor zorgen dat werknemers gedurende de spitsen minder vaak met de auto naar het werk gaan. Dat kan dus door anders, eerder/later of niet op pad te gaan.

De vraaggerichte aanpak begint bij de verplaatsingsbehoeften van de werknemers. Locatiegericht wordt voor een specifiek kantorenpark of bedrijventerrein samen met de

werkgevers gekeken waar de werknemers vandaan komen, met welk vervoermiddel ze komen, welke reizen ze gedurende de dag maken en hoe ze kunnen worden verleid om een alternatief voor de auto te kiezen. Deze kernbenadering wordt op verschillende manieren ondersteund. Om te beginnen met een aantal meer generieke maatregelen waardoor bijvoorbeeld de informatievoorziening over de verkeerssituatie en de reis- en vertrektijden in het OV naar een hoger plan worden getild. Ook worden de alternatieven (OV en fiets) daadwerkelijk verbeterd. Met maatregelen als het flexibiliseren van arbeidstijden en het mogelijk maken van telewerken krijgen werknemers de mogelijkheid de spitsen te vermijden. Een tweede manier om de vraaggerichte benadering te versterken is om vrijwillige proeven met anders betalen voor mobiliteit te organiseren. In de nieuwe setting met duurdere spitskilometers zullen werknemers eerder geneigd zijn hun huidige reisgedrag te heroverwegen, zeker als zij ook nog eens aantrekkelijke aanbiedingen voor OV-Forenskaarten op maat ontvangen. Een volgende belangrijk blok in de aanpak wordt gevormd door werkgevers die op het vlak van slimme en verantwoorde mobiliteit het goede voorbeeld geven en ook anderen daartoe willen inspireren. Tot slot werken de overheden in de Metropoolregio voortdurend samen om de infrastructuur, het OV-aanbod en de overstapvoorzieningen verder te verbeteren om op die manier verplaatsingen van werknemers (en bezoekers) mogelijk te maken en knelpunten daarin weg te nemen.

Grafisch kunnen deze blokken en de samenhang daartussen als volgt worden weergegeven:



Het overzicht van alle maatregelen ziet er als volgt uit. Aansluitend aan het overzicht worden de maatregel toegelicht.

<b>Maatregelen Mobiliteitsmanagement</b> (zie bijlage 3 voor de factsheets)
<b>I. Locatiegerichte maatregelen (incl. uitleg concept bereikbaarheidsmakelaar)</b>
I.1 Het verleiden van werknemers tot structurele overstap naar het OV - OV-Forensenkaarten
I.2 OV-optimalisatie op bedrijventerreinen
I.3 Deelauto's op bedrijventerreinen
<b>II. Generieke maatregelen</b>
II.1 E-werken / telewerken – Digitale mobiliteit van het MKB
II.2 Smart Work Center
II.3 Campagne Aanpassen openingstijden e.d.
II.4 Introductie mobiliteitsbudgetten in bedrijven voor woon-werkverplaatsingen (proef)
II.5 Ontkoppeling zakelijk en woon-werkverkeer door beschikbaar stellen van mobiliteitskaarten voor zakelijke verplaatsingen
II.6 Ontwikkeling PTA – Personal Travel Assistant
II.7 Werkgeversmaatregelen voor stimuleren fietsgebruik
II.8 Overheidsmaatregelen voor het stimuleren van fietsgebruik
II.9 Bevorderen Vanpool
II.10 Stimuleren OV-gebruik – Aantrekkelijke aanbiedingen voor forensen en bezoekers
II.11 Kostenbesparende milieumaatregelen
<b>III. Proeven met Betaald Rijden in combinatie met OV-forensenkaarten</b>
<b>IV. Maatregelen die door werkgevers uit de Kopgroep worden genomen</b>
<b>V. Investeren in extra openbaar vervoer (capaciteit en kwaliteit)</b>

### 3.1 Locatiegerichte maatregelen

In blok I, de locatiegerichte maatregelen, vormt de behoefte van de werknemer het vertrekpunt. Het is immers de werknemer die in laatste instantie beslist op welke manier hij/zij naar het werk komt. Een (nog) betere afstemming tussen vervoersbehoefte en vervoersaanbod is daarbij noodzakelijk om autoforensende werknemers een concurrerend alternatief voor de file te kunnen bieden. De **Bereikbaarheidsmakelaar** is een bewezen middel om hieraan invulling te geven. Samen met het (georganiseerd) bedrijfsleven brengt

deze makelaar via enquêtes of bereikbaarheidsscans de specifieke vraag in beeld en assisteert hij bij het aanbieden van alternatieven. Om een filevriendelijke keuze te stimuleren worden drie maatregelen gepresenteerd:

- I.1 Het verleiden werknemers tot structurele overstap naar het OV – OV-Forenskaarten
- I.2 OV-optimalisatie op bedrijventerreinen
- I.3 Deelauto's op bedrijventerreinen

- **I.1 Bij het verleiden van werknemers tot het structureel overstappen naar het OV gaat het er om:**

- de individuele vervoersvraag in kaart te brengen
- concurrerende alternatieven voor de file voor betreffende werknemer te definiëren
- de werknemer middels een Persoonlijk Reisadvies objectief te informeren over zijn mogelijkheden (waarbij de auto met filevertraging en parkeerzoektijd qua tijd en kosten wordt afgezet tegen alle OV-alternatieven)
- den werknemer te verleiden met een aantrekkelijk aanbod (Reis en Prijs) in ruil voor zijn/haar reiskostenvergoeding. Dit kan de vorm krijgen van een ForensKaart.
- Ondersteuning door een uitgebreide wervings- en voorlichtingscampagne.

Er zijn reeds positieve ervaringen opgedaan met de Zuidoostpas (-4.500 auto's per spits), A4-A10 Zuidpas (-9.000 auto's per spits) en Schiphol Forens Kaart. De Bereikbaarheidsmakelaar is tevens succesvol toegepast bij onder meer de Westpoortbus. De volgende figuur illustreert de werkwijze:



- **I.2** Daarna wordt met een team van specialisten (parkmanagement, vervoersautoriteit, vervoerder, wegbeheerder, georganiseerd bedrijfsleven, bereikbaarheidsmakelaar) gekeken naar opties om het **openbaar vervoer op bedrijventerreinen te optimaliseren**. Hierbij worden alle aspecten meegenomen; lijnvoering, dienstregeling en bediening door collectief en besloten vervoer, infrastructuur en haltes, looproutes en verlichting, voor- en natransport, reisinformatie, medegebruik infrastructuur, promotie, kortingsarrangementen, b2b-concepten, etc.
- **I.3** Tevens kan er op een specifiek kantorenpark of bedrijventerrein behoefte blijken te zijn aan het **aanbieden van deelauto's** (en deelfietsen, zie maatregel II.7) voor gebruik gedurende werktijden. Hiermee komt een handig alternatief beschikbaar voor zakelijke ritten overdag. Werknemers hebben daarvoor dan niet langer een auto van de zaak nodig en kunnen in het woon-werkverkeer makkelijker de overstap maken naar OV of fiets. Om dit aanbod te realiseren zal er een contract moeten worden gesloten met een

aanbieder van dergelijke systemen alsmede een verrekenafpraak tussen participerende bedrijven tot stand moeten worden gebracht. Hieraan zijn aanloopkosten verbonden die voor ondernemersverenigingen een drempel kunnen vormen.

### 3.2 Generieke maatregelen

De generieke maatregelen zijn gericht op het bevorderen van slimme – dat wil zeggen filemijdende - keuzes in het woon-werkverkeer van alle forensen in de Metropoolregio Amsterdam. Daarbij geldt de kanttekening dat het gaat om maatregelen die regionaal kunnen worden genomen. Maatregelen waarvoor op nationaal niveau afspraken nodig zijn (zoals wijzigingen in fiscale wetten) vallen buiten deze scope<sup>1</sup>. Drie categorieën worden onderscheiden:

- **Niet, of later op weg**

**II.1** Mensen die **e-werken / telewerken** verplaatsen zich niet (of niet in de spits); hiermee wordt op een effectieve manier de vraag naar vervoer aangepakt. De koepels gaan de verschillende bedrijven stimuleren om hun medewerkers meer thuis te laten werken. Als elke werknemer al één dag per week thuis werkt, zijn grote effecten te verwachten. Deze maatregel voorziet in een aantal best practices voor e-werken / telewerken met veel aandacht voor de doorvertaling naar middelgrote en kleinere bedrijven en een aanpak via een koplopersgroep en een bedrijfsterreinengewijze aanpak.

**II.2 Smart work centers** zijn een variant op telewerken waarbij de werknemers niet naar het kantoor van de werkgever gaan, maar naar een soort satelliet-kantoor in de buurt van hun woonplaats. In dit kantoor kan op afstand gewerkt worden en tevens zijn er verschillende extra diensten voorhanden. Voor kleinere bedrijven kan dit een aantrekkelijke optie zijn. Maar ook voor grotere bedrijven zijn dergelijke kantoren die in een cirkel van 30 tot 60 kilometer rond de stad gesitueerd worden aantrekkelijk.

**II.3** Een campagne gericht op het zodanig **aanpassen van openingstijden** van evenementen, de start van onderwijsactiviteiten, het slimmer roosteren van werknemers en aanvangstijden van o.a. vergaderingen dat de spitsdruk daadwerkelijk wordt verlicht.

- **Slim en/of Anders op weg**

**II.4** Een **mobilitetsbudget** is een flexibel budget dat een werknemer naar eigen keuze kan inzetten voor het maken van de woon-werkverplaatsing. De mobiliteitsbudgetten zijn een belangrijk onderdeel van het maatregelenpakket omdat hiermee een toekomstige ABvM-prikkel mogelijk wordt. De werknemer wordt zo namelijk direct geconfronteerd met de kosten van zijn mobiliteitsgedrag. Deze maatregel heeft betrekking op het door werkgevers en werknemers in te stellen mobiliteitsbudgetten voor leaserijders, eventueel uit te breiden tot een generiek mobiliteitsbudget. Het betreft een proef met 300 werknemers.

**II.5** Ontkoppeling van zakelijk en woonwerkverkeer door stimulering van het beschikbaar stellen van **mobilitetskaarten** door werkgevers aan werknemers zodat zij voor hun zakelijke verplaatsingen niet meer op hun privé-auto aangewezen zijn.

**II.6** Ontwikkeling van de **PTA- Personal Travel Assistant**, een TomTom voor het OV.

---

<sup>1</sup> De Landelijke Taskforce zal met voorstellen komen voor de generieke maatregelen op nationaal niveau. Deze maatregelen kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op arbeidsvoorwaarden of fiscale regelgeving. Daarmee kunnen zij een positieve impuls vormen voor de werkzaamheden van de regionale taskforces.



De **fiets** maakt een belangrijk onderdeel uit van het maatregelenpakket. Naast de positieve bijdrage die gebruik van de fiets levert aan de bereikbaarheid, zijn ook de positieve effecten op klimaat en luchtkwaliteit belangrijke voordelen.

**II.7** Op de fiets naar je werk – werkgeversmaatregelen voor het stimuleren van het fietsgebruik – waaronder het uitbreiden van het aantal zakelijke OV-fietsklanten in de regio.

**II.8** Overheidsmaatregelen voor het stimuleren van fietsgebruik

**II.9 Vanpool:** met behulp van een maatwerk aanpak reizen werknemers met herkomst en bestemming op één route samen per *van* ('personenbusje') naar en van het werk.

**II.10** Het **generieke pakket openbaar vervoer** bestaat (anders dan de meer locatiegerichte maatregelen in I.1 en I.2). uit de volgende maatregelen gericht op bezoekers en/of werknemers:

- promotie gericht op uitbreiding van het aantal abonneementhouders
- early bird –arrangementen
- optimaliseren van het nachtnet OV
- Kaartjes en Kennismaking (actieplan groei op het spoor)

**II.11 Kostenbesparende milieumaatregelen:** deze bestaan uit handreikingen om de wagenparken van werkgevers en het rijgedrag van werknemers zo milieuvriendelijk als mogelijk te maken. Verminderd brandstofgebruik leidt daarbij tot kostenbesparingen.

### 3.3 Proeven met betaald rijden in combinatie met OV-forensenkaarten

In verschillende fases zullen verspreid over de Metropoolregio groepen van 1.000 vrijwilligers worden geselecteerd die mee gaan doen aan een proef met betaald rijden. Opschaling van de proeven is – met tussentijdse ijkmomenten – voorzien tot een omvang van 10.000 deelnemers. De proeven sluiten aan bij de focus op de belangrijke bedrijvenlocaties van de taskforce. Vanuit deze locaties worden werknemers gevraagd om mee te doen aan de proef en werkgevers gestimuleerd om hun steentje bij te dragen.

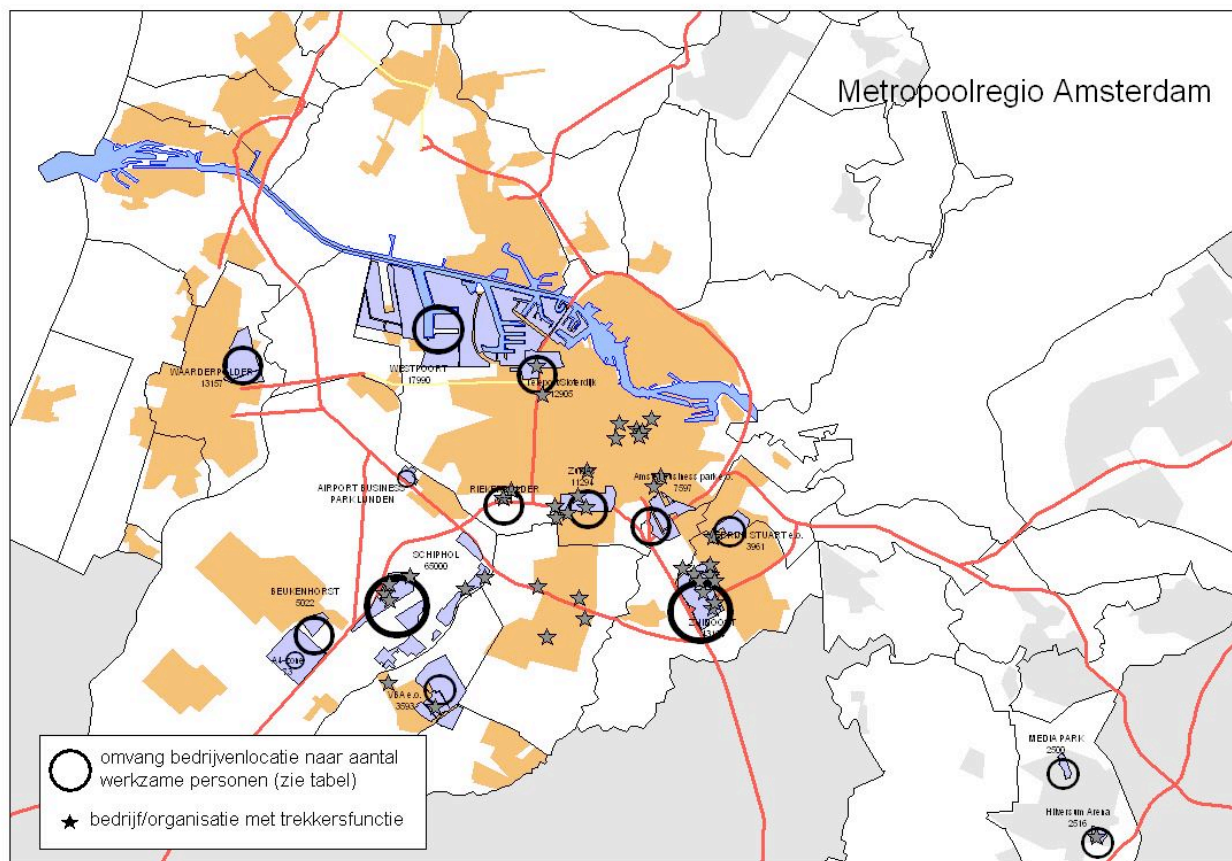
De proeven zullen inzicht leveren in daadwerkelijke gedragseffecten op weg, vooruitlopend op de landelijke invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit die van start gaat in 2012. Tevens kan een proef met betaald rijden inzicht bieden in de werking van de technologie en worden reizigers gestimuleerd en ondersteund in het kiezen van een andere vervoerswijze die een gunstig effect heeft op de bereikbaarheid.

De deelnemers krijgen maandelijks een deel de MRB en BPM terug. Deelname betekent vervolgens dat het gebruik van de auto voor elke gereden kilometer wordt belast met een dal- en een spitstarief. Deelnemers zullen bij ongewijzigd autogebruik al snel netto moeten bijbetalen. Verminderen zij hun autogebruik, met name in de spits, dan kunnen zij een aardig financieel voordeel behalen. Het gaat dus niet om een proef die is gebaseerd op belonen, maar om een proef die geheel in lijn is met bij de principes van Anders Betalen voor Mobiliteit. Het effect van de maatregel zal enerzijds zijn dat mensen buiten de spits gaan rijden; anderzijds worden mensen in staat gesteld om een keuze anders dan voor de auto te maken.

Deelnemers kunnen een keuze maken voor het openbaar vervoer, maar ook voor fietsgebruik of telewerken. Om deelnemers een goed en goedkoop alternatief te bieden, wordt deelname aan de proef gekoppeld aan het aanbieden van een aantrekkelijk OV-arrangement voor het woon-werk-verkeer. Daarnaast voorziet een bereikbaarheidsmakelaar in informatie, organisatie, afstemming en vastlegging. De werkgevers dragen ook bij: Zij stimuleren de werknemers om deel te nemen en betalen mee aan OV-forensenkaarten. Daartoe zetten zij de volledige bestaande reiskostenvergoedingen van deelnemers in, die daarmee komen te vervallen.

### 3.4 Maatregelen die door werkgevers uit de Kopgroep worden genomen

Een aantal grote en actieve werkgevers nemen verantwoordelijkheid en willen als voorbeeld dienen en verklaren door mee te tekenen dat zij maatregelen nemen om het aantal autokilometers dat hun werknemers in de spitsen (07.00 – 09.00 en 16.00 – 19.00 uur) afleggen in de periode 2008 – 2012 met ten minste 10 procent terug te dringen. Deze te nemen maatregelen sluiten aan bij de in deze bijlage opgenomen maatregelen.



**Figuur:** Situering van deelnemers aan de Kopgroep van bedrijven en van bedrijventerreinen en kantoorlocaties - gebiedsgerichte aanpak

LOCATIE	WERKZAME PERSONEN
MEDIA PARK	2500
LIJNDEN	2050
HILVERSUM ARENA	2550
A4-ZONE	75
VBA Aalsmeer e.o.	3600
VERRIJN STUART e.o.	4000
TELEPORT/SLOTERDIJK	12900
WESTPOORT	18000
ZuidAs	11300
RIEKERPOLDER	6550
SCHIPHOL	65000
ZUIDOOST	43200
BEUKENHORST	5050
WAARDERPOLDER	13150
AMSTEL BUSINESS PARK	7600

Kopgroepdeelnemers 28-08-08
Endemol
Flora Holland
Hewlett-Packard
Schiphol Group
IBM Nederland
VU Universiteit
ABN-Amro (meerdere vestigingen)
Randstad
ING (meerder vestigingen)
KLM (meerdere vestigingen)
KPN
Rabobank (meerdere vestigingen)
PWC
Microsoft
Fortis
Nike
Gemeente Amsterdam (meerdere vestigingen)

### 3.5 Investeren in extra openbaar vervoer (capaciteit en kwaliteit)

Het vijfde en laatste 'blok' van het pakket mobiliteitsmaatregelen bestaat uit maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer waardoor openbaar vervoer een alternatief wordt in de ogen van de automobilist<sup>2</sup>. Op deze manier draagt openbaar vervoer bij aan de doelstelling van vijf procent reductie van autokilometers in de spits.

#### Corridorgericht, generiek en locatiespecifiek

Het openbaar vervoer maatregelenpakket van de regionale Taskforce Metropoolregio Amsterdam bestaat uit corridorgerichte, generieke en locatiespecifieke maatregelen.

*Corridorgerichte maatregelen* zijn openbaar vervoerverbeteringen speciaal rond congestiegevoelige corridors die mensen die in de file staan, verleiden om van openbaar vervoer gebruik te maken.

*Generieke maatregelen* zijn algemene maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer wordt hiermee aantrekkelijker waardoor meer mensen ervoor kiezen (in de spits) de auto te laten staan. Deze maatregelen zijn onder andere beschreven in de OV-visies van de Stadsregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. Grofweg bestaan de generieke maatregelen uit maatregelen die de kwaliteit (snelheid, comfort, frequentie) van het openbaar vervoer in de ogen van de klant verbeteren.

*Locatiespecifieke maatregelen* zijn maatregelen op maat die het openbaar vervoer van en naar bedrijven(terreinen) verbeteren. Deze maatregelen worden onder andere via een mobiliteitsmakelaar opgezet en geïmplementeerd om bedrijven te helpen de doelstelling van -5% spitskilometers te halen. Hieronder volgt een nadere beschrijving van de maatregelsoorten.

<sup>2</sup> Dit is mogelijk doordat de meeste reizigers naar de gebieden van fig. 1 in de spits keuzereizigers zijn. Daarnaast is de forens volgens het Eindrapport Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse regionaal OV (LMCA) voor het vergroten van de bereikbaarheid de belangrijkste doelgroep om te verleiden van het OV gebruik te maken in de spits.

## Corridorgerichte maatregelen

Dit zijn op korte termijn uit te voeren OV-maatregelen langs filegevoelige corridors die mensen verleiden van openbaar vervoer gebruik te maken. Bij invoering van kilometerheffing helpen deze maatregelen bij de keuze voor een volwaardig alternatief. Voorbeelden zijn :

- Uitbreiding Zuidtangent (uitbreiding naar Nieuw-Vennep en Amsterdam-Zuid, hogere frequentie, 24 uur per dag rijden)
- Opwaarderen van de busverbindingen tussen Almere en Amsterdam tot 'zuidtangentkwaliteit' (hogere ('metro')frequentie, meer comfort, rijden over de vluchtstrook).
- Uitbreiding gratis beschikbare herkomst P+R, inzet P+R-bussen langs de file
- Inzetten van 'Kantoorbussen'; luxe bussen met computers, printers, enz. zodat mensen tijdens reistijd al kunnen werken.
- VANpool & shuttlebussen: comfortabele 6-persoonsauto's of bij meer mensen comfortabele bussen die mensen over de vluchtstrook filevrij van huis naar kantoor brengen.
- Meer treinen (o.a trajecten Hoorn-Amsterdam en Haarlem-Amsterdam) en meer stations (o.a. Almere Poort).
- Aanpassingen aan vluchtstroken zodat bus ongehinderd over de vluchtstrook kan rijden.
- Verhogen kwaliteit Amsterdamse metro door aanschaf nieuw materieel.

## Generieke maatregelen

### *Basis op orde*

De trein rijdt niet stipt waardoor aansluitingen verloren gaan of de bushalte heeft geenabri waardoor mensen nat worden tijdens het wachten op de bus. Dit zijn twee voorbeelden waarbij de basis niet op orde is. Om openbaar vervoer in te zetten als volwaardig alternatief voor autogebruik moet deze basis op orde zijn. De gezamenlijke overheden van de Metropoolregio werken hieraan. Voorbeelden van maatregelen zijn:

- Actieplan Ketenintegratie (soepele overstap op knooppunten door uitbreiding P+R, fietsenstallingen en reisinformatie).
- Extra capaciteit in de spitsen zodat zo veel mogelijk mensen kunnen zitten.
- Ontsluiten van (werk)gebieden waar nu nog geen openbaar vervoer komt.

In de bijlage zijn diverse maatregelen opgenomen die het openbaar vervoer helpt deze basiskwaliteit te bereiken.

### *Meer kwaliteit*

In de ogen van een automobilist kost een overstap op openbaar vervoer vaak veel moeite, zelfs als een openbaar-vervoerreis tijdswinst oplevert. Vaak wordt deze tijdswinst namelijk teniet gedaan door verlies aan comfort. Daarom zet de metropoolregio in op maatregelen die de kwaliteit en het comfort van het openbaar vervoer in de ogen van de klant verbeteren. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn :

- Verbetering van het openbaar-vervoeraanbod na 24:00 uur
- Verhogen van de frequentie zodat mensen 'spoorboekloos' kunnen reizen.
- Verhogen van rijsnelheden van openbaar vervoer.

### *Meer marketing*

Met gerichte marketing van OV kunnen potentiële klanten actief worden benaderd (probeerabonnementen) en bestaande klanten langer worden gebonden. De gedachte is daarnaast dat automobilisten met de invoering van een vorm van betaald rijden sneller geneigd zijn de overstap naar het OV te maken. Het moment van invoeren vormt een directe aanleiding om de vervoerwijzekeuze opnieuw te overwegen en dus een zeer geschikt moment voor marketing. Voorbeelden zijn:

- Bedrijven stimuleren voor werknemers openbaar-vervoerabonnementen aan te schaffen en te werken met mobiliteitskaarten (bijv. Mobility Mixx).
- Met openbaar-vervoerbedrijven afspraken maken over goedkoop reizen vóór de ochtendspits (Early-Bird arrangementen).
- Uitdelen van probeerkaartjes en aanbieden van kennismakingsarrangementen.

### **Specifieke maatregelen**

#### *Locatiegerichte maatregelen*

Sommige bedrijventerreinen hebben onvoldoende openbaar vervoermogelijkheden of sluiten dienstregelingen niet aan op de werktijden (ploegendiensten) van de werknemers. Een belangrijke specifieke taskforce maatregel is het openbaar vervoeraanbod naar dergelijke terreinen af te stemmen op de behoefte van werkgevers en werknemers. Bedrijven en bedrijfsterreinen die zich aanmelden voor de doelstelling -5% minder autokilometers in de spits kunnen rekenen op de inzet van de bereikbaarheidsmakelaar die samen met een team van specialisten (vervoersautoriteit, vervoerder, wegbeheerder, georganiseerd bedrijfsleven, bereikbaarheidsmakelaar) verbeteringen voorstelt en uitvoert. Dit zijn verbetering aan de bereikbaarheid (lijnvoering, dienstregeling) maar ook verbeteringen als inzet van besloten vervoer, aanpassen van haltes, inzetten van voor- en natransport, reisinformatie en implementatie van kortingsarrangementen.

#### *Push en pull*

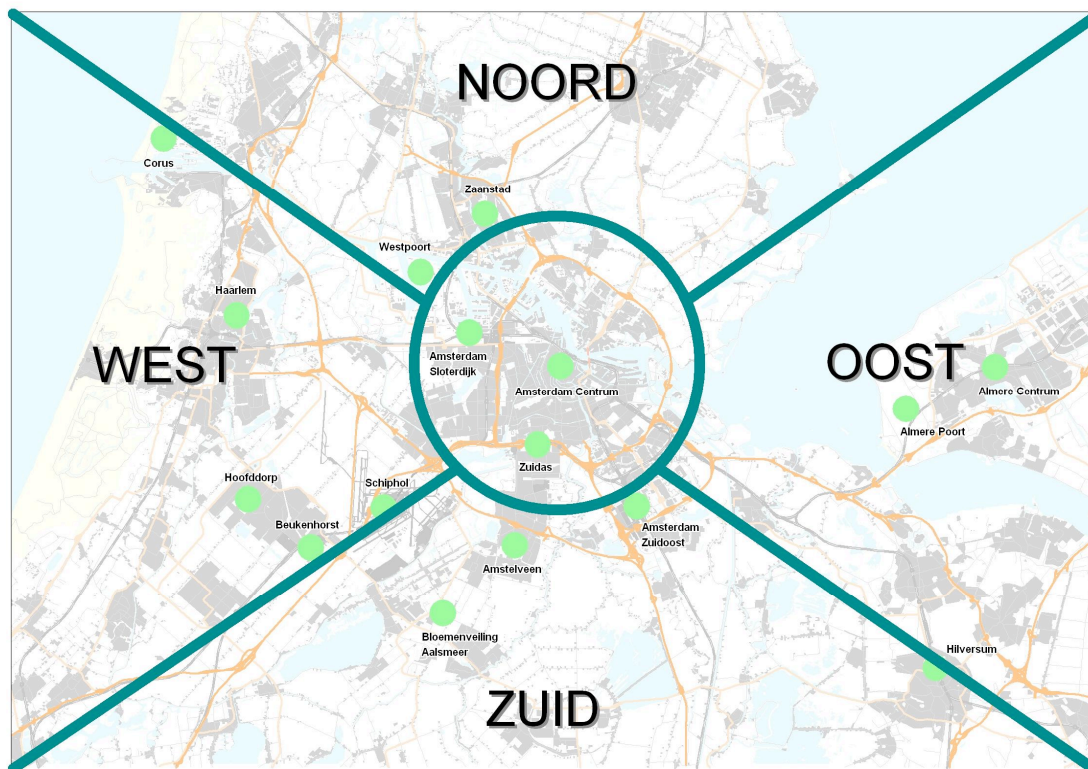
Één van de taskforcemaatregelen is een proef met betaald rijden. Werknemers van in de metropoolregio gevestigde bedrijven en instellingen wordt gevraagd deel te nemen aan een proef waarbij ze betalen per kilometer autogebruik (push). Door in combinatie een aantrekkelijk pakket maatregelen aan te bieden (pull) leidt dit er toe dat deelnemers hun mobiliteitsgedrag veranderen.

In het genoemde maatregelpakket zitten diverse (eerder genoemde) locatiespecifieke maatregelen die het openbaar vervoer aantrekkelijk maken. Voorbeelden zijn:

- Openbaar vervoer op maat: VAN-pool of shuttlebussen naar het bedrijfsterrein.
- De OV-forensenkaart; een door de werkgevers verzorgd OV-abonnement die werknemers goedkoop toegang geeft tot openbaar vervoer.
- Een mobiliteitsmakelaar die specifiek openbaar vervoer mogelijkheden en –kwaliteit naar het bedrijf(sterrein) verbetert.

## Projecten en maatregelen

Het volgende overzicht toont de OV-projecten en maatregelen per windrichting tot 2012 (zie de volgende figuur), met een doorkijkje voor de belangrijkste projecten in de periode daarna. Ook op het spoor worden er tot 2012 diverse optimalisaties uitgevoerd.



Figuur: De vier windrichtingen in de Metropoolregio

<b>Locatiegerichte Projecten</b>				
Naam	Omschrijving	Indicatie projectkosten	Indicatie	
			Start	Gereed
<b>Locatie-gericht OV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Introductie OV-forenskaarten en OV-optimalisatie op bedrijventerreinen</li> <li>- inzet van (aanvullend) OV</li> <li>- Marketing en promotie</li> </ul>	14.500.000	2008	2012
<b>Vanpool</b>	Introductie hoogwaardig en kleinschalig vervoer-op-maat van en naar bedrijventerreinen.	600.000	2008	2012

<b>Projecten Noordflank</b>				
<b>Naam</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Indicatie projectkosten</b>	<b>Indicatie</b>	
			<b>Start</b>	<b>Gereed</b>
<b>Extra treinen</b>	Wijziging lijnvoering Hoornlijn: frequentieverhoging Hoorn-Purmerend-Sloterdijk-Schiphol-Hoofddorp (naar 2x p.uur);  Intercity Enkhuizen/Hoorn-Amsterdam CS (was Sprinter) accommodeert grote groepen reizigers (m.n. forensen);  Extra stops en extra treinen in het weekend; extra late treinen op vrij/zat, zat/zon richting Hoorn en Alkmaar	-		2008
<b>Vernieuwde NS-halte Krommenie-Assendelft</b>	December 2008: opening van nieuwe NS-halte voor ontsluiting van wijk Saendelft en kern Krommenie (bedieningsgarantie 4x p.uur met Sprinters ri. A'dam CS)	11.500.000		2008
<b>Bus op de vluchtstrook</b>	Aanpassingen aan de A10 Noord zodat de bus vrij kan doorstromen over de vluchtstrook	350.000	2008	2009
<b>Nieuwe hoogwaardige Busstations</b>	-Verbetering busstation Purmerend Tramplein inclusief fietsverbinding over het kanaal  -Aanleg van nieuwe busstation in Zaandam  -Busstation Buiksotermeerplein bij halte NZ-lijn, inclusief P+R	37.500.000	2007	2009 / 2013
<b>HOV Edam-Volendam-Purmerend</b>	Optimalisering aantakking bus Edam-Volendam met aansluiting op treinstation Purmerend.	15.000.000	2010	2012
<b>P+R</b>	Uitbreiding P+R Obdam, Heiloo en Beverwijk (BONroute)  P+R Schagen, Heerhugowaard  P+R Hoogkarspel, Uitgeest, Anna-Paulowna, Den Helder Zuid, Purmerend (Actieplan Ketenintegratie)	2.500.000	2008 2010 2010	2008 2010 2012
<b>Na 2012:</b>  -Zaantangent HOV Noordelijke IJ-oever-CS (Actieplan ROV)  -HOV Waterland /Noord-Zeeburg-IJburg/ Zuidoost  -Capaciteitsuitbreiding Hoornlijn  -Treinstation P&R zoeklocatie Kwadijk-Oosthuizen				

<b>Projecten Westflank</b>				
<b>Naam</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Indicatie projectkosten</b>	<b>Indicatie</b>	
			Start	Gereed
<b>Extra treinen En introductie HiSpeed</b>	<p>in de spits toevoeging 7<sup>e</sup> + 8<sup>e</sup> trein Haarlem-Amsterdam CS (Sprinter);</p> <p>Nieuwe directe verbinding Zuid WTC – Den Haag CS</p> <p>HSL introductie: Rotterdam – Schiphol – Amsterdam CS:</p> <p>4x per uur een Hispeedtrein (Breda–) Rotterdam – Schiphol – Amsterdam Centraal</p> <p>1x per uur een internationale verbinding ri Brussel</p> <p>1x per (2) uur een internationale verbinding ri Parijs</p>	-		2008 - 2010
<b>Nieuwe verbindingen</b>	Ingebruikname van Zuidtak van de Zuidtangent tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep, met aansluiting op het kerntraject.	15.000.000	2006	2008
<b>Aansluiting Werkstad A4 (ACT)</b>	Realiseren van hoogwaardige ontsluiting per bus van nieuwe locaties Werkstad A4, met goede aantakking op Zuidtangent en andere HOV-takken.	50.000.000	2010	2012
<b>P+R</b>	P+R Haarlem Spaarnwoude, Halfweg, Hoofddorp NS / Beukenhorst (Actieplan Ketenintegratie)	1.000.000	2008	2012
<p><b>Na 2012:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- HOV bus tracé A9-Schiphol/Amsterdam Zuid (actieprogramma ROV)</li> <li>- Zuidtangent West/aansluiting Haarlem NS</li> <li>- Aansluiten nieuwe woonlocaties Haarlemmermeer via één of twee aftakkingen van de Zuidtak Zuidtangent</li> </ul>				



## Projecten Zuidflank

Naam	Omschrijving	Indicatie projectkosten	Indicatie	
			Start	Gereed
<b>Extra treinen</b>	Met ingang van dienstregeling 2009 rijdt de Intercity uit Arnhem van Utrecht naar Schiphol in plaats van naar Den Haag. Samen met de bestaande Intercity rijdt er daardoor elk kwartier een trein Utrecht – Bijlmer Arena – Amsterdam Zuid – Schiphol  Intercitystop station Hilversum zorgt voor meer snellere en comfortabelere verbindingen tussen Hilversum en Amsterdam	-		2009
<b>Nieuwe verbindingen</b>	-HOV busverbinding tussen Hoofddorp Centrum en Aalsmeer.  -Aanleg busbaan tussen Aalsmeer en busstation Uithoorn (4 <sup>e</sup> fase)  -Snelle invoering HOV Schiphol Oost (studie)	25.500.000	2006	2009
<b>Bus op de vluchtstrook</b>	Aanpassingen aan de A9 (aansluiting Aalsmeer) zodat de bus vrij kan doorstromen over de vluchtstrook	210.000		2009
<b>HOV Aalsmeer-Amstelveen</b>	Verbetering van de doorstroming van het OV op de relatie Aalsmeer-Amstelveen	5.000.000	2008	2012
<b>P+R</b>	P+R Amstelveen Westwijk (Actieplan Ketenintegratie)	500.000	2008	2010
<b>Na 2012:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- HOV-bus en optimalisering Sternet Schiphol Oost (actieprogramma ROV)</li> <li>- OV-knoop Amstelveen</li> <li>- Realiseren tweede HOV as door Amstelveen voor de bussen, met een goede aansluiting Zuid-WTC</li> <li>- HOV-bus Uithoorn-Breukelen (i.r.t. N201-A2)</li> </ul>				

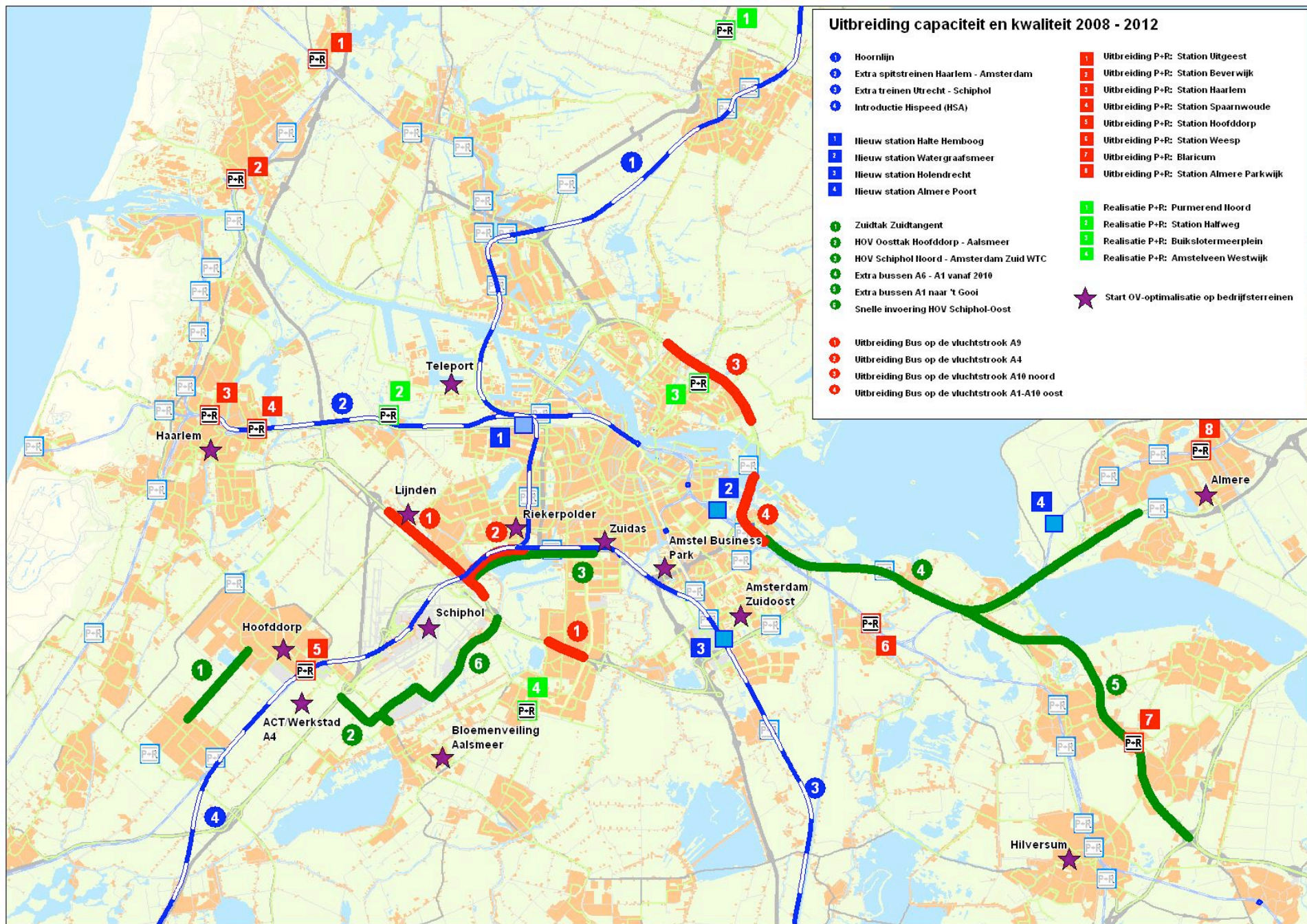
<b>Projecten Oostflank</b>				
<b>Naam</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Indicatie projectkosten</b>	<b>Indicatie</b>	
			<b>Start</b>	<b>Gereed</b>
<b>Opwaarderen buscorridor Almere - Amsterdam</b>	Start tijdens werkzaamheden A1. Uitbreiden van halfuursdienst naar 6 x per uur ('metro')frequentie binnen nieuwe concessie, verbeteren comfort, bus over de vluchtstrook.	--	2010	2012
<b>Extra bussen 't Gooi</b>	Start tijdens werkzaamheden A1. Snelle en directe busdiensten vanuit 't Gooi (o.a. Huizen) naar Amsterdam. Start proef met gratis OV door provincie Nord-Holland	--	2010	2012
<b>Nieuwe verbindingen</b>	Hanzelijn: nieuwe verbinding Amsterdam-Almere-Lelystad-Kampen-Zwolle m.i.v. dienstregeling 2013. Versnelling verbinding Metropoolregio met Flevo, Noord- en Oost-Nederland	-	2008	2013
<b>Nieuwe NS stations</b>	Nieuw station Almere Poort biedt een snelle verbinding per IC. Daar stopt 6x p/u een Sprinter.	6.500.000	2009	2012
<b>Bus op de vluchtstrook</b>	Aanpassingen aan de parallelle route A1, A6 en A10-Oost zodat de bus vrij kan doorstromen over de vluchtstrook	1.600.000	2008	2009
<b>Verhoging kwaliteit Amsterdam-Zuidas-Flevo</b>	Verbetering regelmaat en betrouwbaarheid; verhoging zitplaatskans en reiscomfort door instroom nieuw materieel (Sprinters); Studie V&W naar "spoorboekjeloos rijden" (10 min.-dienst IC) is gestart.	-	2008	2013/14
<b>HOV bus Hilversum /Huizen- Amsterdam</b>	Verbetering doorstroming regionale bussen op relatie Hilversum/Huizen-Amsterdam (actieprogramma ROV)	25.000.000	2010	2012
<b>Aantakking Gaasperplas- lijn op Duiven- drecht</b>	Met het realiseren van een aantakking/overstap wordt de Gaasperplaslijn 'verknoot' met de overige OV-lijnen. Reizigers kunnen dan direct overstappen op de treinen naar Utrecht. Het project gaat uit van een metrohalte met opgang. (actieprogramma ROV)	10.000.000	2010	2011
<b>P+R</b>	P+R Almere Parkwijk (BONroute), Weesp, Lelystad Zuid, Blaricum (Actieplan Ketenintegratie)	1.500.000	2008	2012
<b>Na 2012:</b>				

- Verhoging frequentie Schiphol/Amsterdam-Zuid resp A'dam Centraal naar Almere van 8 naar 12 treinen p/uur Betere spreiding van de vertrektijden, kortere reistijden, hoger comfort en betrouwbaarheid (SAAL)
- HOV bus Almere-Amsterdam (Actieprogramma ROV)
- Maatregelen Gooilijn
- Kwaliteit verbetering trein Almere-Utrecht

<b>Projecten Amsterdam</b>				
<b>Naam</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Indicatie projectkosten</b>	<b>Indicatie</b>	
			<b>Start</b>	<b>Gereed</b>
<b>Nieuwe NS-stations</b>	Opening van de halte Hemboog, station Holendrecht en station Watergraafsmeer (WTCW)	8.300.000	2007	2008
		5.700.000	2008	2010
<b>Nieuwe busstations</b>	-Verbetering voorplein station Amsterdam Amstel met nieuw busstation.  -Aanleg van een nieuw busstation Sloterdijk met dynamische reisinformatie en fietsenstallingen.  -Aanleg busstation Amsterdam CS aan de IJzijde van CS.	75.000.000	2008	2010 / 2014
<b>Zuidtangent Oost</b>	Aanleg van een HOV-bus verbinding op de relatie Bijlmer – IJburg.	110.000.000	<2010	2014
<b>HOV Schiphol Noord-Zuid WTC</b>	Maatregelen gericht op een snellere betrouwbare doorstroming van het OV op de verbinding Schiphol Noord en Zuid-WTC.	3.500.000	2008	2009
<b>Noord Zuidlijn</b>	Aanleg van een tweesporige metroverbinding tussen Amsterdam Noord en Zuid WTC, inclusief busstation en auto-onderdoorgang.	1.150.000.000	2004	2013
<b>upgrading metro Amsterdam</b>	Investering in de kwaliteit van het Amsterdamse metrosysteem: aanschaf nieuw materieel voor de (huidige) metro en de de NoordZuidlijn.	700.000.000	2008	2012
<b>HOV bus/tram Zuidas-Amstel-</b>	Optimalisering radiale HOV bus/tram verbinding vanaf Zuidas naar Amstel en mogelijk verder in de richting van nieuwe ontwikkeling met treinstation	30.000.000	2011	2012

<b>Science Park</b>	Science park in Watergraafsmeer.			
<b>P+R</b>	Diverse nieuwe locaties vanuit 'Voorrang voor een gezonde stad'	136.500.000	2008	2012
<b>Na 2012:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Verbetering regionale OV voorzieningen Zuidas</li> <li>- IJtram 2e fase</li> <li>-Optimalisering radiale HOV bus/tram verbinding vanaf Zuidas in de richting van treinstation Sloterdijk.</li> </ul>				

De volgende figuur illustreert de voorgenomen investeringen in capaciteit en kwaliteit.



## 4. Effecten van de maatregelen

### 4.1 Vijf manieren om autokilometers in de spits te verminderen

De maatregelen die worden ingezet, moeten leiden tot het reduceren van het aantal autokilometers in de spitsen met (tenminste) vijf procent. Dit resultaat kan op een aantal manieren worden bereikt:

- Het vergroten van het gebruik **alternatieve vervoerswijzen**.
- Het spreiden van verkeer in de **tijd**; meer verkeer buiten de spitsstijden.
- Vergroten van de **bezettingsgraad** van de voertuigen in de spits waardoor minder auto's nodig zijn om hetzelfde aantal personen te vervoeren.
- Het spreiden van verkeer over het **beschikbare wegennet**; waardoor de spits zelf kleiner wordt.
- Door **telewerken** en bijvoorbeeld videoconferencing wordt een verplaatsing niet gemaakt. De vraag wordt **gereduceerd**.

Onderstaande tabel 1 toont de verwachte/beoogde gedragseffecten van de maatregelen. Het gaat hierbij om een illustratie bij een deel van de maatregelen uit het pakket.

	√ = effect √√ = groot effect	Alternatief vervoer	Spreiding tijd	Bezettingsgraad auto	Spreiding wegennet	Vraag reductie
werkgevers	E-work/telewerken		√			√
	Smart of shared working centers	(√)	√			√
	Slimmer werken, slimmer roosteren		√			
	Mobiliteitsbudgetten	√		√		
	Forensenkaarten	√				
overheid	Proeven betaald rijden i.c.m. OV-ForensKaart	√	√	√		
	Slim op weg	√	√	√	√	
	Openbaar vervoer	√				
	Fiets	√				

Een belangrijke voorwaarde voor het bereiken van het gewenste effect is de mate waarin vraag en aanbod op elkaar aansluiten. Of met andere woorden de mate waarin overheidsmaatregelen en werkgeversmaatregelen integraal aan werknemers worden aangeboden en aansluiten op de behoeften van werknemers. Steeds is het immers de werknemer die uiteindelijk kiest.

### 4.2 Ex ante-inschatting van de effecten van het maatregelenpakket

Vervolgens is de vraag aan de orde tot welke getalsmatige effecten de maatregelen leiden. Met behulp van de door de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement ontwikkelde tools zijn de effecten van het maatregelenpakket ingeschat.

Naast deze ex ante-inschatting is uiteraard ook een voortdurende monitoring van belang. Hiervoor ontwikkelt Verkeer en Waterstaat een uniforme methode. Deze methode zal ook in de Metropoolregio worden gehanteerd. Om de voortgang te kunnen monitoren is tevens een nulmeting nodig.

Wat betreft de ex ante-inschatting van effecten geeft de doorrekening aan dat met het voorliggende pakket **een reductie van 7,1 procent van het aantal autokilometers in de spitsen** mag worden verwacht.

Voor het bepalen van de ex-ante effecten van het maatregelenpakket van de TFMM is de volgende werkwijze gevolgd:

- Om dubbelingen te voorkomen, is een aantal maatregelen in een cluster samengevat; voor de herkenbaarheid is de identificatiecode hetzelfde gebleven.
- De Metropoolregio Amsterdam wordt gekenmerkt door een laag percentage (circa 10%) doorgaand verkeer. Onze aanpak om per bestemmingsgebied automobilisten te selecteren is daarmee gericht op 90% (verkeer met een herkomst en/of bestemming binnen de regio) van de totale autopopulatie.
- Een inschatting van deze autopopulatie is 190.000 in de spits. Dit is ook het normaantal waaraan de effecten zijn gerelateerd (percentage uit de spits).
- Vervolgens is er vanuit gegaan dat voor elke maatregel een voorselectie wordt gedaan uit een populatie van werknemers binnen de Metropoolregio Amsterdam. Deze voorselectie is gericht op het verkrijgen van een (doel)groep waar de maatregelen het meest effectief zijn.
- De geselecteerde groep is in de onderstaande tabel “deelnemers” genoemd. De autopopulatie is ruim voldoende om het “vereiste” aantal deelnemers te verkrijgen voor het beoogde effect. Indien het aantal deelnemers ontoereikend is voor het behalen van het effect, wordt het aantal deelnemers vergroot. Dat kan betekenen dat de populatie waar uit wordt geselecteerd uitgebreid wordt.
- Het aantal deelnemers van het gehele pakket kan niet worden opgeteld omdat één persoon aan twee maatregelen mee kan doen. De effecten zijn wel optelbaar omdat één persoon beïnvloed kan worden door twee maatregelen met als resultaat een “dubbel” effect.
- De reductie autogebruik in de spits onder de geselecteerde deelnemers is in eerste instantie ingeschat op basis van ervaringscijfers uit de regio en indien deze niet aanwezig waren d.m.v. een *expert guess*. In de toelichting is dit per maatregel verder uitgewerkt.
- Vervolgens is de “reductie autogebruik in de spits” gesplitst in “minder autogebruik” en “van spits naar dal”.

In de onderstaande tabel is het resultaat weergegeven.

code	Maatregel(cluster)	deelnemers	reductie autogebruik in de spits		minder autogebruik	van spits naar dal		
I	lokatie gerichte maatregelen	15000	20,0%	3000	100%	3000	0%	0
II.1 / II.2 / II.3	E-werken en Telewerken	10000	5,0%	500	20%	100	80%	400
II.4	Mobiliteitsbudgetten	300	50,0%	150	80%	120	20%	30
II.5	Ontkoppelen /	1000	5,0%	50	80%	40	20%	10
II.7 / II.8	Fiets (werkgevers en OH)	5000	1,0%	50	100%	50	0%	0
II.9	Van poolen	2500	80,0%	2000	100%	2000	0%	0
III	Proef betaald rijden	10000	75,0%	7500	80%	6000	20%	1500
IV	Kopgroep	10000	1,5%	150	80%	120	20%	30
V / II.6 / II.10	Extra OV / PTA / stimuleren	15000	1,0%	150	100%	150	0%	0
	<b>Totaal</b>			<b>13550</b>		<b>11580</b>		<b>1970</b>
	autopopulatie (190.000)			<b>7,1%</b>		<b>6,1%</b>		<b>1,0%</b>

## Toelichting op de tabel (zie nummering):

### I. Locatiespecifiek:

- Samen met het (georganiseerde) bedrijfsleven (incl Koepels en Kopgroep) brengt de bereikbaarheidsmakelaar de specifieke individuele vraag van 12 gebieden in beeld door onder meer een brede uitvraag onder de werknemers van een gebied. Per gebied worden circa 1.000 tot 1.500 deelnemers geïnteresseerd om gebruik te maken van bijv. OV (met abonnement) of een deelauto. Het verwachte effect binnen de groep deelnemers is 20% reductie. Vanuit de overheid wordt aan de vraag tegemoet gekomen door extra OV-aanbod te realiseren.  
De Regio heeft een *proven trackrecord* in het bereiken van substantiële reductie van het spitsverkeer: bij de Zuidoostpas (2005), A4-A10 Zuidpas (2006) zijn resp. 4.500 en 9.000 auto's uit de spits gehaald tijdens wegwerkzaamheden. Met de SchipholForenskaart is een reductie van het woon-werk autoverkeer van 3,6% bereikt onder 30.000 werknemers.

### II. Generiek:

- (1,2,3) Het (georganiseerde) bedrijfsleven gaat telewerken (thuis of smart working center) stimuleren onder 10.000 geselecteerde "deelnemers". De selectie houdt in dat alleen mensen worden benaderd die ook daadwerkelijk *kunnen* telewerken (veelal kenniswerkers). Het verwachte effect is 5% reductie.
- (4) Het mobiliteitsbudget is bedoeld voor leaserijders om de modaliteitskeuze te vergroten. Verwacht wordt dat er sprake is van een kleine groep *early adopters* die gemotiveerd deelnemen. Gestart wordt met een proef met 300 deelnemers. Het verwachte effect is 50% reductie.
- (5) Maatregel gericht op het ombuigen van zakelijk rijden met een privé-auto naar zakelijke verplaatsingen met een mobiliteitskaart. Per gebied worden 65 tot 100 deelnemers geselecteerd. Het verwachte effect is 5% reductie.
- (7,8) Aangenomen wordt dat zo'n 5.000 mensen gebruik gaan maken van het fietsonderdeel, door bijv. vaker met de fiets naar het werk te gaan. Het uiteindelijke effect op minder auto's in de spits zal echter gering zijn i.v.m. de geringe reikwijdte van de fiets (vaak tot 7,5 km). Voor kortere afstanden zijn wel milieu-effecten te verwachten.
- (9) Op A1/A6 is gebleken dat de nog relatief onbekende maatregel 'Vanpool' aantrekkingskracht heeft op autoforensen. Op basis van de ervaringen wordt verwacht dat er 180 à 240 mensen per gebied mee gaan doen. Voor 12 gebieden zijn dit 2.500 deelnemers. Het verwachte effect is 80% reductie; immers tot zes reizigers per Van laten de eigen auto thuis.

### III. ABvM:

- Er wordt van 190.000 potentiële autogebruikers uitgegaan. De verwachting is dat 100.000 mensen moeten worden aangeschreven om 10.000 vrijwilligers te selecteren voor de ABvM-proef. Indien nodig kan deze populatie worden uitgebreid. Omdat er vrij streng geselecteerd wordt, zijn de verwachte effecten hoog ingeschat.

### IV. Kopgroep:

- Belangrijk punt betreft het effect van de Kopgroep (IV) en openbaar vervoer (V). Deze maatregelen zijn ondersteunend aan de bovenliggende maatregelen, zonder deze ondersteuning zouden de effecten lager uitvallen. Echter om dubbelingen te voorkomen, is het effect niet twee keer opgenomen. De dikgedrukte effecten (1,5% en 1,0%) kunnen beschouwd worden als een extra effect van het pakket.



V. OV-pakket:

- o Zie kopgroep (IV)

### Scenario's ABvM

De Proef met betaald rijden is een belangrijk onderdeel uit het maatregelenpakket, voor deze maatregel is dan ook een aantal scenario's doorgerekend. Het overige pakket (I, II, IV en V) is als een contante opgenomen voor alle scenario's.

code	maatregel(cluster)	deelnemers	reductie	totaal effect	ABvM meerwaarde
I, II, IV en V	Overige maatregelen	circa 20.000	6050	3,18%	
III	ABvM sc1	1000	750	3,58%	0,39%
III	ABvM sc2	2000	1500	3,97%	0,79%
III	ABvM sc5	5000	3750	5,16%	1,97%
III	ABvM sc10	10000	7500	7,13%	3,95%

### Conclusies

- De proef met betaald rijden is van grote betekenis. Indien de proef met 10.000 deelnemers wordt ingericht dan wordt ruim (7,1%) aan de norm van 5% voldaan. Het kantelpunt ligt ongeveer bij 5.000 deelnemers, het effect is dan 5,1%.
- Vanpoolen is een goedkope en zeer effectieve maatregel.
- De locatiegerichte maatregelen (ondersteund door de Kopgroep en Extra OV) zijn eveneens erg effectief.
- Veel van het succes valt of staat met de inzet van het (georganiseerd) bedrijfsleven, waaronder de kopgroep. Een grote groep deelnemende (kopgroep)bedrijven die zich committeert aan de 5% doelstelling helpt sterk om dit ook daadwerkelijk te bereiken.

### Doorberekening effecten naar regionale overheid, werkgevers en V&W

In de onderstaande tabel is per maatregel de inzet van de verschillende partijen bepaald. Met "inzet" wordt de bijdrage in kosten en tijd bedoeld. Vervolgens is de effectiviteit van een maatregel volgens de verdeelsleutel van de inzet over de partijen verdeeld. Op deze wijze ontstaat er een beeld van de bijdrage van de verschillende partijen aan de effectiviteit van het maatregelenpakket.

code	Maatregel(cluster)	reductie	werkgevers		regionale overheden		V&W	
I	lokatie gerichte maatregelen	3000	65%	1950	10%	300	25%	750
II.1 / II.2 / II.3	E-werken en Telewerken	500	75%	375	5%	25	20%	100
II.4	Mobiliteitsbudgetten	150	25%	37,5	75%	112,5	0%	0
II.5	Ontkoppelen / Mobiliteitskaarten	50	100%	50	0%	0	0%	0
II.7 / II.8	Fiets (werkgevers en OH)	50	75%	37,5	25%	12,5	0%	0
II.9	Van poolen	2000	10%	200	90%	1800	0%	0
III	ABvM - proef	7500	10%	750	5%	375	85%	6375
IV	Kopgroep	150	100%	150	0%	0	0%	0
V / II.6 / II.10	Extra OV / PTA / stimuleren gebruik	150	25%	37,5	75%	112,5	0%	0
	<b>Totaal</b>	<b>13550</b>		<b>3588</b>		<b>2737,5</b>		<b>7225</b>
	autopopulatie (190.000)	<b>7,1%</b>		<b>1,9%</b>		<b>1,4%</b>		<b>3,8%</b>
		<b>100%</b>		<b>26,5%</b>		<b>20,2%</b>		<b>53,3%</b>

Duidelijk mag zijn dat de verschillende partijen elkaar nodig hebben om mobiliteitsmanagement in de regio Amsterdam tot een succes te maken.

### **Milieu effecten van het maatregelenpakket**

Uitgaande van een gemiddelde woon-werkafstand van 30 km (onder de deelnemers) geeft een reductie van 143 miljoen autokilometers per jaar. Uitgaande van 176 gram per kilometer geeft die een CO<sub>2</sub>-uitstootreductie van 25.218 ton. Uitgaande van 4,7 mg per kilometer wordt 6.816 kg fijnstof gereduceerd.

### **Bereikbaarheidseffect**

Voor het bepalen van het bereikbaarheidseffect is gebruik gemaakt van een onderzoek naar de effecten van reductie autogebruik in de spits van Rijkswaterstaat. Op basis van twee rekenfactoren is het bereikbaarheidseffect van het maatregelenpakket bepaald:

- 1% minder voertuigen in de spits levert 3% minder voertuigverliesuren; dit is een vuistregel die zowel door Rijkswaterstaat als DIVV wordt gebruikt bij zwaar bereden wegen.
- Het verminderen van het aantal auto's in de spits kan een positief effect hebben op de congestie en daarmee het aantal voertuigverliesuren. Echter, een effect dat kan optreden is dat vanwege de latente vraag weer extra voertuigen deze ruimte opvullen (mensen gaan weer vanuit OV de auto in of toch weer in de spits rijden). Het resultaat is dan dat slechts weinig winst geboekt wordt. Zeker bij kleine aantallen 'overstappers' zal er weinig winst worden geboekt. In dit memo is uitgegaan van een rendement van 30%: voor elke 100 motorvoertuigen die uit de spits worden gehaald, komen er 70 terug. Dit is een conservatieve inschatting

Bij een reductie van 13.550 auto's in de spits (het ex-ante effect van het maatregelenpakket) zal een aanzienlijke verbetering van de doorstroming worden bewerkstelligd van ca. 8% minder voertuigverliesuren bij een rendement van 30%. Dit bereikbaarheidseffect is afhankelijk van wegwerkzaamheden en de autonome ontwikkeling van de automobilititeit.

Het uit de spits halen van bijvoorbeeld 1.000 auto's zal op zichzelf nauwelijks tot effecten leiden. Het aantal voertuigkilometers vermindert nauwelijks en zal niet leiden tot een vermindering van het aantal voertuigverliesuren, zo blijkt uit een analyse van verkeersgegevens van de afgelopen 10 jaar. NB: met de gekozen aanpak vanuit de belangrijkste economische kerngebieden zal de locatiebereikbaarheid van en naar deze voor de Metropoolregio belangrijke gebieden echter sterk verbeteren. Met andere woorden: waar op het totale wegennet de effecten gering kunnen uitvallen, kan plaatselijk de bereikbaarheid sterk worden verbeterd. 300 automobilisten minder op een afrit naar een bedrijventerrein in de spits scheelt immers aanzienlijk.

## 5. Kosten en financiering

Voor het uitvoeren van diverse onderdelen van het pakket mobiliteitsmaatregelen is een forse investering nodig. Per onderdeel is dit verder uitgewerkt zodat een totaalbeeld ontstaat van de middelen die de diverse partijen binnen de Metropoolregio Amsterdam straks gezamenlijk inzetten én nog nodig hebben.

### Categorie 1: Locatiegerichte maatregelen

Er wordt vooralsnog ingezet op het onder handen nemen van 12 gebieden, waarbij met inzet van een bereikbaarheidsmakelaar als eerste stap de vraag in beeld wordt gebracht. Vervolgens worden oplossingen uitgewerkt. De inzet van (aanvullend) OV of het opzetten van een besloten vervoerssysteem is vaak een kostbare oplossing, maar ook voor fietsmaatregelen of deelauto's zijn middelen benodigd.

Bij sommige gebieden zijn al initiatieven gestart. Zo zijn er bij Schiphol en de Bloemenveld Aalsmeer al verbeteringen aan het OV aangebracht en worden deze op korte termijn ook bij het bedrijventerrein Lijnden doorgevoerd. O.a met subsidie vanuit Fileproof is gestart met de Schiphol Forens Kaart. In Westpoort is er een succesvol natransportsysteem geïntroduceerd (Westpoortbus) dat sinds een aantal jaren operationeel is, en een vergelijkbaar systeem is er in de Riekerpolder (Rieker Circle Line). De verwachting is dat op deze zes terreinen, door de reeds lopende projecten, minder extra middelen benodigd zijn voor het verbeteren van het OV dan op de overige terreinen, al is blijvende aandacht en inzet van middelen nodig om behaalde successen op niveau te houden en uit te bouwen. Per locatie wordt ingezet op meerdere elementen waarvoor middelen benodigd zijn:

- Het verleiden van werknemers tot structurele overstap op het OV + OV-optimalisatie
- Introductie deelauto's, fietspromotie e.d.
- Inzet bereikbaarheidsmakelaar / Verkeer.advies

#### **Maatregelen 1.1 + 1.2: Verleiden van werknemers tot structurele overstap naar het OV (introductie Forenskaarten) en OV-optimalisatie op bedrijventerreinen**

Inzet op 12 nieuwe gebieden, waar gestart wordt met het aanbieden van passende OV-alternatieven in 2 onderdelen:

1. Het aanbieden van OV forenskaarten, o.a. in combinatie met een proef met betaald rijden (cat.3)
2. OV-optimalisatie op bedrijvenlocaties

De kosten variëren per gebied. De omvang, het aantal werknemers en de mate waarin al is gestart met initiatieven bepalen de inschatting van de benodigde kosten per gebied. Het grootste aandeel wordt gevormd door de inleg van de reiskostenvergoedingen door de werkgevers/ werknemers. Voor de inschatting is voorzichtigheidshalve uitgegaan van in totaal 15.000 deelnemers tot 2012 met een gemiddelde reiskostenvergoeding van € 100 per maand en een conversie van 45% van auto naar OV. Dit betekent dat er ongeveer €30 mio wordt ingelegd vanuit het bedrijfsleven.

De benodigde overheidsbijdrage wordt geschat op een bedrag tussen de €250.000.- en €1.500.000.- per gebied. In totaal wordt voor de 12 nieuwe gebieden ingeschat dat er €14,5 mio benodigd is. Dit zijn organisatiekosten, marketing en promotie naar medewerkers, etc. Bij de introductie van de Forenskaarten in nieuwe gebieden is goed denkbaar dat er kosten zijn voor de inkoop van extra OV. Hierbij wordt getracht de vraag op te lossen binnen het contract met de zittende vervoerder of via extra inkoop en/of nieuwe spitslijnen de vraag te accommoderen. Daarnaast is er budget nodig voor kleine infrastructurele aanpassingen (haltes, e.d.), het aantrekkelijker maken van P+R (gratis gebruik voor deelnemers) en, indien het Openbaar Vervoer niet goed genoeg valt af te stemmen met de vraag, het opzetten van een besloten vervoersysteem. **TOTAAL BENODIGDE BIJDRAGE: €14.5 mio**

### **1.3 Impulsbudget mobiliteitsmaatregelen**

De introductie van diverse mobiliteitsmaatregelen door en voor het bedrijfsleven resulteert in principe niet in kosten voor de overheid. Er is een markt voor deelauto's, fietsenplannen, thuiswerkmogelijkheden, mobiliteitsbudgetten, etc. Bovendien betreft het maatregelen die bedrijven kostenvoordelen kunnen opleveren. Vanuit de landelijke Taskforce wordt ook gezien hoe dit soort initiatieven (fiscaal) extra aantrekkelijk kunnen worden gemaakt. Er is bovendien enthousiasme getoond door bedrijvenverenigingen (o.a. Oram, MKB) om een systeem van poolauto's op te zetten en met thuiswerkinitiatieven aan de slag te gaan. Er is op Westpoort ook al gestart met OV-fiets.

Het is denkbaar dat er in de aanloopfase toch geringe kosten moeten worden gemaakt om initiatieven succesvol te introduceren. Dat kunnen kosten zijn voor de opstartbegeleiding of risico afdekking. Ter stimulering van deze initiatieven kan een impulsbudget van € 1,1 mio. worden gereserveerd vanuit het totale mobiliteitspakket.

**TOTAAL BENODIGDE BIJDRAGE: €1,1 mio**

### **-Inzet bereikbaarheidsmakelaar / Verkeer.advies**

Veel uitvoerend werk dat voortkomt vanuit de Taskforce komt straks bij stichting Verkeer.advies te liggen. De stichting krijgt jaarlijks een subsidiebijdrage van ongeveer € 1 mio van de drie partijen Stadsregio Amsterdam, Kamer van Koophandel en provincie Noord-Holland. Deze budgetten zijn voor vier jaar gereserveerd door de drie partijen en leiden voornamelijk niet tot extra kosten. Waar sprake is van extra benodigde inzet (in uren) moet een aanvullend budget vanuit het totale mobiliteitspakket worden overwogen.

**KOSTEN €4 mio (REEDS GEDEKT)**

## **Categorie 2: Generieke Maatregelen**

De generieke maatregelen zijn gericht op het bevorderen van slimme keuzes in het woon-werkverkeer. Veel van deze maatregelen kunnen overal worden ingezet, en vereisen geen aanvullende middelen vanuit het mobiliteitspakket omdat het gaat om kostenbesparende maatregelen, voorlichting of mobiliteitsmaatregelen die door individuele bedrijven kunnen worden genomen en voor eigen rekening zijn (bijv. fiscaal aantrekkelijke fietsplannen, verstrekken van mobiliteitsbudgetten)

- E-werken / Telewerken: Er zijn middelen benodigd voor de cursus 'managen van telewerken' vanuit het voorstel 'digitale mobiliteit' van het MKB. Benodigde bijdrage: **€0.45 mio tot max €0.8 mio.**

- Smart Work Center: **Kosten €0.4 mio (Reeds gedekt)**

- Mobiliteitsbudgetten Leaserijders. Er zijn middelen benodigd voor communicatie. **Kosten €0.1 mio**

-Ontwikkeling PTA: Eigen bijdrage €0.4 mio. Benodigde bijdrage: **max €0.2 mio.**

-Overheidsmaatregelen stimuleren fietsgebruik. Eigen bijdrage **€5 mio**

-Vanpool: Eigen bijdrage **€0.6 mio (reeds gedekt)**

### **Categorie 3: Proeven met Betaald Rijden in combinatie met een OV-pas**

Er wordt kleinschalig gestart met proeven van circa 1.000 deelnemers. Er vindt telkens opschaling plaats. De proef kan binnen het mobiliteitspakket Metropoolregio Amsterdam ingediend worden voor subsidie met een afgebakend aantal deelnemers (bijv. 10.000). De geraamde kosten bedragen tot 2012 ongeveer € 4 mio voor een proef met 1000 deelnemers en €28 mio voor proeven met een max. aantal van 10.000 deelnemers.

Dit zijn kosten voor de techniek, de back office, organisatiekosten en restitutiealdo. De bijbehorende OV-pas wordt door de reiskostenvergoeding van werknemers bekostigd en organisatiekosten en eventuele inkoop van extra OV vallen onder maatregel 1.1.

**TOTAAL BENODIGDE BIJDRAGE: €4 mio tot max. €38 mio.**

### **Kosten Organisatie en communicatie**

Vanaf de start van de regionale Taskforce zijn er kosten gemaakt voor de organisatie en de inhuur van expertise. Na de ondertekening van het convenant moeten de maatregelen zo snel mogelijk worden uitgevoerd en de diverse mogelijke bereikbaarheidsoplossingen aan de doelgroepen worden gecommuniceerd. Dit brengt opnieuw kosten met zich mee. Vanuit de Regionale Taskforce wordt een uitvoeringsorganisatie opgestart en een programmamanager (20 uur/week) en een communicatieadviseur (20 uur/week) aangesteld en een helpdesk ingericht. De kosten voor deze twee functies incl. huisvesting en communicatiemiddelen en de inrichting van een helpdesk worden geraamd op € 250.000.- per jaar. **TOTAAL BENODIGDE BIJDRAGE: €0.87 mio.**

## Samenvattend overzicht inschatting kosten maatregelenpakket

Versie 25 aug 2008

### I Locatiegerichte maatregelen

I.1 Verleiden van werknemers tot structurele overstap naar het OV / OV optimalisatie op bedrijventerreinen

totale kosten € 14.500.000 Regionale overheden Regionale bedrijfsleven Nog ongedekt € 14.500.000

Verzoek Rijksbijdrage € 14.500.000

I.1 Inzet bereikbaarheidsmakelaar / Verkeer.advies tot 2012

€ 4.000.000 € 3.750.000 € 250.000

I.1 Inzet reiskostenvergoedingen (van brandstof naar OV)

€ 30.000.000 € 30.000.000

II.8 Overheidsmaatregelen stimuleren fietsgebruik

€ 5.000.000 € 5.000.000

#### Subtotaal Locatiegericht

€ 53.500.000 € 8.750.000 € 30.250.000 € 14.500.000

€ 14.500.000

### II Generieke Maatregelen

	min	max			
II.1 en II.2 -E-werken / Telewerken	€ 450.000	€ 800.000			€ 800.000
II.3 Smart Work Centre		€ 400.000	€ 100.000	€ 300.000	
II.4 en II.5 Mobiliteitsbudgetten en mobiliteitskaarten Leaserijders		€ 100.000			€ 100.000
II.6 Ontwikkeling PTA		€ 650.000	€ 400.000	€ 50.000	€ 200.000
II.7 werkgeversmaatregelen stimuleren fietsgebruik				PM	
II.9 Bevorderen Vanpool		€ 600.000	€ 600.000		
II.10 Stimuleren OV gebruik generiek				PM	
II.11 Kostenbesparende milieumaatregelen				0	
<b>Subtotaal Generiek **(Impulsbudget MM)**</b>		<b>€ 2.550.000</b>	<b>€ 1.100.000</b>	<b>€ 350.000</b>	<b>€ 1.100.000</b>

Nog te dekken door Regionale overheden  
Nog te dekken door regionaal bedrijfsleven  
Verzoek Rijksbijdrage

**III Proeven met Betaald Rijden i.c.m. OV-pas**

*III Proeven met Betaald Rijden i.c.m. een OV-pas  
(1000 tot 10000 deelnemers)*

Projectmanagement voor proef betaald rijden

min	max
€ 4.000.000	€ 38.000.000
	PM

max
€ 38.000.000

max
€ 38.000.000

**IV Maatregelen Kopgroep**

PM

**O Organisatie en Communicatie**

Organisatie en inhuur expertise Taskforce / ABvM  
tot 1 sept 2008

€ 150.000	€ 100.000	€ 50.000
-----------	-----------	----------

Organisatie en communicatie Taskforce tot 2012

€ 870.000	€ 870.000
-----------	-----------

<b>€ 95.070.000</b>	<b>€ 9.950.000</b>	<b>€ 30.650.000</b>	<b>€ 54.470.000</b>
---------------------	--------------------	---------------------	---------------------

<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 54.470.000</b>
------------	------------	---------------------

% van de totale pakketkosten

10,5%	32,2%
-------	-------

0,0%	0,0%	57,3%
------	------	-------

## 6. Planning / fasering

Het pakket bestaat uit een aantal intensieve maatregelen, voor de uitvoering wordt dan ook 4-5 jaar uitgetrokken. De maatregelen die als eerste worden ingezet, zullen worden geëvalueerd alvorens het volgende gebied wordt aangepakt. Op deze wijze wordt continu geleerd.

2008	2009	2010	2011	2012
Schiphol				
Riekerpolder				
Bloemenveiling Aalsmeer				
Teleport				
Westpoort				
Lijnden				
Zuidoost/Almere				
Zuidas				
	Hoofddorp			
	Amstel Business Park			
		Gooi		
		Haarlem		
			ACT- Werkstad A4	



## 7. Organisatie

In dit hoofdstuk komen de volgende onderwerpen aan bod:

1. Hoe ziet het organisatiemodel na ondertekening van het regionaal convenant er uit? Welke gremia zijn er en wat zijn hun taken en verantwoordelijkheden?
2. Wat zijn de taken van de programmamanager? Aan welk profiel moet de programmamanager voldoen?
3. Hoe wordt de programmamanager gefinancierd en waar wordt hij/zij fysiek ondergebracht?
4. Hoe ziet de loketfunctie eruit en waar wordt deze ondergebracht?

### 7.1 Organisatiemodel, taken en verantwoordelijkheden

In deze paragraaf wordt voor de periode na ondertekening van het convenant aangegeven welke de taken van de verschillende gremia/spelers zijn en hoe zij onderling samenwerken en samenhangen. Eén en ander wordt geïllustreerd in figuur 1.

#### Vraag en aanbod

Mobiliteitsmanagement bestaat uit het **aanbieden van mobiliteit oplossende maatregelen** enerzijds en het **mobiliseren en bedienen van de (vaak nog latente) vraag naar deze maatregelen** vanuit bedrijven en instellingen anderzijds. Aan de aanbodzijde beschrijven we het geheel van organisatie en samenwerking tussen bedrijfsleven en overheid om de ontwikkelde maatregelen daadwerkelijk 'panklaar' aan te kunnen bieden. Vervolgens is het de kunst om deze maatregelen daadwerkelijk bij bedrijven en op werklocaties toegepast te krijgen. De koepels van werkgevers en werknemers, de Kamer van Koophandel Amsterdam en de bereikbaarheidsmakelaar vervullen hierin een essentiële rol. Zij zijn verantwoordelijk voor het 'werven' van bedrijven en instellingen om deel te nemen aan maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Communicatie – zowel algemeen als specifiek – ondersteunt deze inspanningen.

#### Bestuurlijk overleg

In het organisatiemodel is het **Bestuurlijk overleg** het gremium dat sturing geeft aan het geheel. In het Bestuurlijk overleg hebben de Bestuurders van het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam, de voorzitters van de ondernemersverenigingen, de regionale vertegenwoordiger van werknemersverenigingen en de voorzitter van de Kamer van Koophandel Amsterdam zitting. Dit bestuurlijk overleg komt met enkele nieuwe leden in de plaats van het 'Rosarium Overleg' en is gericht op mobiliteitsmanagement en bereikbaarheid. Het bestuurlijk overleg kiest uit zijn midden een voorzitter en plaatsvervangend voorzitter die gezamenlijk het dagelijks bestuur vormen, verdeeld over overheid en bedrijfsleven.

#### Directeurenoverleg

Als voorportaal voor het Bestuurlijk overleg heeft het nieuw op te zetten **Directeurenoverleg** een belangrijke rol. In dit overleg hebben de directeuren zitting van die organisaties die in het Bestuurlijk

Overleg zijn vertegenwoordigd. Het Directeurenoverleg fungeert als opdrachtgever voor de aan te stellen programmamanager en stuurt deze dan ook aan. Het directeurenoverleg kiest uit zijn midden een voorzitter en plaatsvervangend voorzitter verdeeld over overheid en bedrijfsleven. Dit directeurenduo stelt in samenspraak met de programmamanager de agenda op voor de vergaderingen van het overleg en bewaken de dagelijkse voortgang en proces. Het duo fungeert als aanspreekpunt van de programmamanager voeren ook de functioneringsgesprekken.

De **Regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement** houdt op te bestaan na ondertekening van het convenant en de aanstelling van de programmamanager. Nu richting uitvoering wordt gegaan heeft de huidige Regionale Taskforce in deze vorm geen functie. Het is aan de programmamanager om met betrokken partijen invulling te geven over de wijze van organisatie van 'zijn' achterban. Daar waar nodig kunnen de deelnemers aan de regionale taskforce als klankbord op ad hoc-basis bijeen worden geroepen. Dit geldt ook voor de werkgroep communicatie.

### **Programmamanager**

De **programmamanager** vervult in het gehele proces een sleutelrol. De programmamanager heeft zowel een faciliterende als een aanjagende rol. In het kort komt het er op neer dat de programmamanager de voortgang van de uitvoering van de maatregelen en de effecten daarvan monitort, de integraliteit van de convenant aanpak bewaakt, verantwoordelijk is voor de uitvoering van de algemene communicatie, knelpunten in het proces en bij de maatregelen signaleert en daarvoor oplossingen aandraagt. Hij stimuleert de organisaties en hun achterban om de maatregelen tot uitvoer te brengen en onderhoud de contacten met de projectleiders. De programmamanager beschikt in samenspraak met de directeuren over een afgeleide aanwijzingsbevoegdheid richting de projectleiders die de maatregelen uitvoeren als de voortgang van het proces daarbij gediend is. De programmamanager is dan ook afgeleid (beperkt) verantwoordelijk voor de uitvoering daarvan. Verder wordt van de programmamanager verwacht dat hij rapporteert aan en het directeurenoverleg. Een uitgebreid overzicht van de taken is opgenomen in het functieprofiel (zie paragraaf 2).

Voor het uitvoeren van de algemene communicatie laat de programmamanager zich ondersteunen door een **communicatieadviseur**. Deze adviseur functioneert onder verantwoordelijkheid van de programmamanager en binnen de kaders van het communicatieplan. Waar de programmamanager vooral intern gericht is op de convenantpartijen, is de communicatieadviseur vooral extern gericht werkzaam.

### **Projectleiders**

Deze **projectleiders** zijn werkzaam bij de bij het convenant betrokken organisaties en zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van één of meer aan hen toevertrouwde maatregelen. Daartoe beschikken zij over eigen projectplannen, -planningen en -budgetten. Ook zijn zij verantwoordelijk voor de communicatie over deze maatregelen. Over de voortgang rapporteren de projectleiders zowel 'in de lijn' binnen hun eigen organisaties als aan de programmamanager.

### **Koepels van werkgevers en werknemers**

De opdracht aan de **koepels van werkgevers en werknemers** is het om werkgevers en werknemers te overtuigen en te verleiden ook daadwerkelijk met de maatregelen aan de slag te gaan. De koepels van werkgevers en werknemers, ondersteund door de Kamer van Koophandel Amsterdam en de

bereikbaarheidsmakelaar, vervullen hierin een essentiële intermediaire rol. De communicatie – zowel algemeen als specifiek per maatregel – ondersteunt deze inspanningen.

**Bedrijven en instellingen** kunnen zowel individueel als collectief – per bedrijventerrein – deelnemen aan maatregelen. Naast de essentiële rol van de koepels die direct toegang hebben tot werkgevers en werknemers en deze kunnen ‘voeden’, vervult de **bereikbaarheidsmakelaar** in dit geheel een belangrijke rol. In de Metropoolregio wordt **Verkeer.advies** door de Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en Kamer van Koophandel Amsterdam gesubsidieerd om de functie van bereikbaarheidsmakelaar te vervullen.

**Verkeer.advies** is een Dienst van Algemeen Economisch Belang van de Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en de Kamer van Koophandel Amsterdam en voert het gezamenlijke mobiliteitsmanagementbeleid van deze partijen uit. Hiermee levert Verkeer.advies een bijdrage aan de verbetering van de locatiebereikbaarheid en leefbaarheid van bedrijventerreinen, kantorenlocaties etc. Verkeer.advies adviseert, ondersteunt, informeert en stimuleert bedrijven, gebruikers van bedrijventerreinen, lokale en regionale overheden en instellingen bij het implementeren van mobiliteitsmanagement en voert onderzoeken, projecten en pilots uit voor bedrijven, instellingen, overheden en andere organisaties, gericht op het stimuleren van selectief autogebruik, primair in het woon-werk en zakelijk verkeer. De **Bereikbaarheidsmakelaar** is een concept ontwikkeld door Verkeer.advies Het totale budget van Verkeer.advies bedraagt circa € 1 miljoen per jaar.

### **Bereikbaarheidsmakelaar**

Als **bereikbaarheidsmakelaar** verleidt Verkeer.advies (of desgewenst een andere aanbieder indien bedrijven deze wensen in te huren) bedrijven en instellingen – zowel individueel als collectief – om spitskilometers te reduceren door middel van slimme mobiliteitskeuzes. De bereikbaarheidsmakelaar benadert hiervoor bedrijven op bedrijventerreinen. Bedrijven die over de streep getrokken zijn, krijgen via bereikbaarheidsmakelaar Verkeer.advies een pakket van maatregelen op maat aangeboden. Verkeer.advies heeft als taak de markt voor mobiliteitsmanagement te helpen ordenen, door de (vaak nog latente) vraag aan te spreken, door intermediair te zijn voor de mobiliteitsmanagement aanbieders en door daar waar instrumenten en producten voor mobiliteitsmanagement nog ontbreken deze te helpen ontwikkelen. Producten die Verkeer.advies zelf in de markt zet, dienen in principe na 2 jaar op eigen benen te staan. Belangrijke voorwaarden hierbij zijn dat Verkeer.advies zich toe legt op niet-commerciële dienstverlening en dat het niet concurreert met marktpartijen zodat er geen marktverstoring optreedt.

De rol die Verkeer.advies in het kader van dit convenant krijgt toebedeeld, betreft een intensivering van de reeds bestaande taken. Deze intensivering wordt mogelijk gemaakt door de impuls die uitgaat van de afspraken die deelnemende partijen in het kader van het convenant maken. Tevens worden steeds meer werkgevers zich bewust van het feit dat zij er belang bij hebben zich meer intensief bezig te houden met mobiliteitsmanagement. Beide ontwikkelingen samen leiden ertoe dat er een vruchtbare voedingsbodem voor mobiliteitsmanagement aan het ontstaan is. Dit rechtvaardigt de verwachting dat de bereikbaarheidsmakelaar in de komende periode goede resultaten zal kunnen boeken. Er is nadrukkelijk geen sprake van nieuwe taken. Verkeer.advies is in de ogen van bedrijven een toegankelijk en laagdrempelig loket en verzorgt de implementatie van maatregelen en de nazorg tenzij daarmee concurrentie met marktpartijen ontstaat. Nadrukkelijker dan tot nu toe zal

Verkeer.advies zich de komende periode ook op MKB-bedrijven richten en zal daartoe zijn MKB-herkenbaarheid verbeteren. Verkeer.advies geeft aan welke middelen het nodig heeft om de opgedragen taken uit te voeren en legt hierover verantwoording af aan zijn opdrachtgevers/financiers.

### **Mobiliteitsmanagementmarkt**

De markt voor mobiliteitsmanagement producten is een groeimarkt. De komende jaren zal de vraag naar allerlei mobiliteitsoplossingen sterk gaan groeien. Ook het aanbod zal zich gaan ontwikkelen. Zo ver is het nog niet, maar het gaat gebeuren. Waarom zou je niet je mobiliteit en wel je catering en/of je salarisadministratie uitbesteden?

Veel werkgevers realiseren zich pas sinds kort dat woon/werk mobiliteit een grote kostenpost is in de bedrijfsvoering. Door slimmer om te gaan met werktijden, e-werken en mobiliteitspakketten kunnen zij kosten besparen, aantrekkelijker worden op de arbeidsmarkt en imagowinst behalen. Veel werkgevers hebben echter nog niet de weg gevonden naar organisaties die dit (op commerciële basis) voor hen kunnen doen. Het overgrote deel van de werkgevers is zelfs nog niet toegekomen aan het denken over woon-werkmobiliteit in de bedrijfsvoering, maar weet wel dat er iets moet gebeuren. Werkgevers hebben nog geen geld over voor het uitbesteden van de mobiliteit omdat het hen nog onvoldoende zichtbaar is gemaakt dat er besparingen in de organisatie tegenoverstaan.

Aanbieders van oplossingen zijn er. Zo kennen we de autodeelbedrijven. Ook zijn er mobiliteitsbureaus actief. De markt is echter nog versplinterd en vraag en aanbod hebben nog moeite om elkaar te vinden. De mobiliteitsbureaus hebben nog onvoldoende producten waar de markt om vraagt en zijn nog niet in staat een aantrekkelijke propositie te doen. Hierdoor komt de markt nog onvoldoende in beweging.

Om vraag en aanbod dicht bij elkaar te brengen en aan te laten sluiten is een intermediair noodzakelijk. De bereikbaarheidsmakelaar is deze intermediair. Hij zal als katalysator voor de mobiliteitsmarkt gaan optreden, door het signaleren van knelpunten en deze weg te nemen. Net als de huizenmakelaar brengt hij aanbieders en vragers bijeen. Bedrijven helpt hij bij het formuleren van de uitvraag en aanbieders brengt hij in contact met de bedrijven. Het kan ook zijn dat de bereikbaarheidsmakelaar (samen met de aanbieders) specifieke producten ontwikkelt en in de markt zet waar bedrijven naar vragen. Na een periode van 2 jaar zullen deze producten wel in de markt gezet moeten worden.

Figuur 1

**Bestuurlijk overleg (dagelijks bestuur)**  
 Namens Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam, voorzitters ondernemersverenigingen, regionale vertegenwoordiger werknemersverenigingen en voorzitter Kamer van Koophandel Amsterdam

- Landelijke Taskforce
- Verkeer & Waterstaat

**Directeurenoverleg (Directeuren-duo)**

Rapporteert aan

Geeft sturing aan

Optioneel:  
 Klankbordgroep (voorheen werkgroep regionale taskforce)

**Programmamanager**  
 (onpartijdig) plus ondersteuning (communicatie)

- Bespreekt voortgang en neemt knelpunten weg
- Onderhoudt contact met projectleiders binnen de diensten
- Stimuleert achterban tot het nemen van maatregelen
- Is verantwoordelijk voor kennismanagement en het verzamelen van data en best practices
- Is verantwoordelijk voor monitoring effecten en evaluatie
- Bewaakt integraliteit
- Voert algemene communicatie uit
- Jaagt proces aan
- Signaleert knelpunten en draagt oplossingen aan

**Projectleiders** rapporteren "in de lijn" én aan programmamanager

Maatregelen

Aanwijzingen "in de lijn"

Voortgang, tips en trucs

I. Locatiegericht	II. Generiek	III. Proeven ABvM	IV. Kopgroep	V. Extra OV
I.1...	II.1 .....	III.1...		
I.2...	II.2..			
I.3	...			

**Koepels van werkgevers en werknemers & Bereikbaarheidsmakelaar (Verkeer.advies)**

Vraag

**Werkgevers en werknemers**

## 7.2 Wat zijn de taken van de programmamanager? Wat is het profiel waaraan de programmamanager moet voldoen?

Taken en profiel van de programmamanager worden hier in de vorm van een advertentietekst beschreven.

### **Functieprofiel programmamanager Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement**

Diverse organisaties uit het bedrijfsleven en diverse overheden hebben samen het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement voor de Metropoolregio Amsterdam opgesteld. Samen hebben zij de ambitie om de mobiliteit in het (woon-werk)verkeer optimaal te organiseren. Daartoe werken zij samen in de Regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement. Alleen in een goede onderlinge samenwerking zullen de benoemde acties tot het optimale resultaten leiden. Om dit proces verder te faciliteren, zijn de deelnemende organisaties, in deze vertegenwoordigd door....., op zoek naar een

#### ***Programmamanager (m/v)***

Voor 20 uur per week

De “output” van de programmamanager is in de eerste plaats een goede onderlinge communicatie tussen de deelnemers in de Taskforce, waarbij sprake is van een opbouwende en onderling versterkende samenwerking. Daarnaast bewaakt de programmamanager de voortgang en monitort hij de effecten van het actieprogramma, signaleert hij verbeterpunten en verzorgt hij de externe algemene communicatie over het Convenant.

#### Taken

- Het onderhouden van contacten met bestuurders van overheden, ondernemers- en werknemersorganisaties en de Kamer van Koophandel Amsterdam
- Het monitoren en bewaken van de voortgang van de uitvoering en effecten van de maatregelen die in het convenant zijn afgesproken
- Het bewaken van de integraliteit van de convenant aanpak
- het volgen en adviseren van de projectleiders van de verschillende maatregelen bij hun werkzaamheden
- Het aanjagen van projecten, het signaleren van knelpunten en het aandragen van oplossingen daarvoor
- Het bewaken en (laten) uitvoeren van de algemene communicatie zoals beschreven in het communicatieplan. Er is ruimte voor het inhuren van een communicatie adviseur voor bepaalde tijd.
- Het voeren van het secretariaat van de Regionale Taskforce
- het organiseren en ondersteunen van de overlegvormen van de Regionale Taskforce
- het bewaken van de juiste kwaliteit van de loketfunctie voor werkgevers en werknemers

- etc

De programmamanager ontvangt zijn opdracht van het Directeurenoverleg (zie bijgevoegd organisatieschema). Dit overleg voert ook het functioneringsgesprek met hem/haar.

#### Profiel

Je bent een enthousiasmerende, sociaal vaardige en zelfstandige persoon met coachende capaciteiten. Je hebt je sporen verdiend in proces- en programmamanagement. Je hebt oog en gevoel voor bestuurlijke verhoudingen, maar schroomt tegelijkertijd niet om man en paard te noemen als de omstandigheden daar om vragen. Je bent creatief en oplossingsgericht en hebt een hands on mentaliteit en een oog voor communicatie.

#### Voorwaarden

De overeenkomst wordt in eerste aanleg voor de duur van één jaar aangegaan met optie tot verlenging met telkens één jaar. Voorwaarden zijn op basis van reguliere tarieven in de markt voor (organisatie)adviseurs.

## 7.3 Hoe wordt de programmamanager gefinancierd en waar wordt hij/zij fysiek ondergebracht?

### 7.3.1 Financiering

Kostenoverzicht op basis van voor het eerste jaar (12 maanden):

Programmamanager	€	100.000
Huisvesting/kantoormiddelen	€	10.000
Kosten communicatieadviseur	€	60.000
Communicatiemiddelen	€	75.000
Helpdesk/loket	€	5.000
<b>Totaal</b>	<b>€</b>	<b>250.000</b>

Voor het eerste jaar zullen de programmamanager en de door hem uitgevoerde taken tot een totaal aan kosten leiden van € 250.000. Hierbij is uitgegaan van inzet van 2.5 dag per week voor de projectmanager en 4 dagen voor de communicatieadviseur. Waarbij de inzet van de communicatieadviseur de eerste maanden 5 dagen in de week zal zijn en na verloop van tijd zal afnemen. De communicatiemiddelen bestaan onder meer uit de vervaardiging van een modulair opgezette film, website, e-mailkrant en informatiemateriaal. De helpdesk/loket is essentieel om bedrijven direct te bedienen van informatie en in de maatregelen mee te nemen. Deze servicedienst zal dan ook tijdens werkdagen volledig bediend moeten worden. In de volgende jaren zullen de jaarlijkse kosten afnemen. Met name de kosten verbonden aan communicatie zullen dan lager zijn door dat de ontwikkeltijd en kosten van de communicatieproducten minder worden.

Indicatie kostenoverzicht tweede en volgende jaren:

2 <sup>e</sup> jaar	€	220.000
3 <sup>e</sup> jaar	€	200.000
4 <sup>e</sup> jaar	€	200.000

### 7.3.2 Verdeelsleutel kosten

Het eerste jaar verdelen de convenantpartners de kosten volgens onderstaande verdeelsleutel:

<b>Platform bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam</b>	<b>3</b>
<b>Kamer van Koophandel Amsterdam</b>	<b>1</b>
<b>Ondernemersverenigingen</b>	<b>0</b>
<b>Werknemersverenigingen</b>	<b>0</b>

De kamer van koophandel Amsterdam neemt mede namens de ondernemersverenigingen en de werknemersverenigingen één vierde van de organisatiekosten voor haar rekening. Koepels van werkgevers en werknemers dragen mede bij door hun participatie in de taskforce en door de voorlichtende activiteiten die zij organiseren voor hun achterban. Deze koepels hebben een belangrijke verantwoordelijkheid waar het er om gaat bedrijven en werknemers bewust te maken en te werven om mee te doen aan de maatregelen voor mobiliteitsmanagement. Hiervoor zullen de koepels bijeenkomsten organiseren en actief bedrijven benaderen. Deze kosten zijn niet in het overzicht van 3.1 opgenomen.

Individuele bedrijven dragen bij door de maatregelen die zij nemen. In de organisatiestructuur van een bedrijf zullen veranderingen doorgevoerd worden en/of investeringen gedaan worden om de maatregelen door te voeren. Deze kosten zijn hier niet inzichtelijk gemaakt.

Na één jaar zal op basis van inzicht in de voorlichtende activiteiten en activering van de achterban en de daar aan verbonden kosten voor het bedrijfsleven worden beoordeeld of aanpassing van de verdeelsleutel wenselijk is.

### 7.3.3 Huisvesting programmamanager

De programmamanager is iemand die veel communiceert en veel op pad zal zijn. Dat neemt niet weg dat het belangrijk is om ook een fysieke werkplek te hebben. Dit is ook van symbolisch belang. Voorkomen moet worden dat de programmamanager als onderdeel van de overheid wordt gezien. Het beoogde beeld is dat de programmamanager van alle convenantpartners 'is' en zich uitsluitend richt op de doelen zoals beschreven in het convenant.

Gelet op de monitorende en bewakende functie van de programmamanager is het een goed idee om hem/haar onder te brengen bij een organisatie waar veel informatie ook in de wandelgang beschikbaar is. Een logische locatie is het kantoor van Verkeer.advies of het Ondernemershuis van de Kamer van Koophandel Amsterdam. Huisvestingskosten en kosten van kantooormiddelen kunnen daarmee beperkt blijven. De programmamanager is samen met de communicatieadviseur



verantwoordelijk voor de helpdesk/loket. Raadzaam is het om deze functie dan ook dicht bij de programmamanager te huisvesten.

#### **7.4 Hoe ziet de loketfunctie er uit en waar wordt deze ondergebracht?**

Een viertal kernfuncties bepaalt het succes van de convenant aanpak.

Het belang van de **programmamanager** (bewaken voortgang, signaleren problemen, voorstellen oplossingen, uitvoeren algemene communicatie) is hiervoor reeds aan de orde gekomen. Ook de belangrijke taak van de **projectleiders** (realiseren van de afgesproken maatregelen, conform planning en binnen het budget, inclusief adequate communicatie per maatregel) is evident.

Ook de intermediaire **bereikbaarheidsmakelaar** is hiervoor al beschreven. Deze makelaar helpt bedrijven de vervoersvraag in beeld te brengen en bemiddelt in mobiliteitsoplossingen. Daarnaast brengt hij locatiegericht partijen bij elkaar, ondersteunt bij het analyseren van de vervoervraag van de werknemers en brengt oplossingen aan voor knelpunten in het woon-werkverkeer. Verkeer.advies is een dienst van algemeen economisch belang en heeft met de bereikbaarheidsmakelaar reeds veel ervaring opgedaan. De Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en Kamer van Koophandel Amsterdam hebben Verkeer.advies voor deze uitvoerende intermediair rol opgericht. Verkeer.advies vervult als bereikbaarheidsmakelaar dan ook een centrale rol bij de aanpak van mobiliteitsmanagement op bedrijventerreinen of kantorenparken.

##### **Helpdesk/loketfunctie**

Waar kan de belangstellende ondernemer en werknemer voor informatie of kennis terecht en wie helpt deze ondernemer verder en betreft deze bij maatregelen?

Essentieel voor een goede communicatie is dat vragenstellers eenvoudig de weg vinden naar een helpdesk waar snel antwoorden worden gegeven en waarna acties worden ondernomen. De **helpdesk/loketfunctie** heeft dan ook een centrale rol in het communicatieplan gekregen. In al het informatiemateriaal van de Taskforce zal de helpdesk/loket vermeld worden en ook tijdens de vele bijeenkomsten die de koepels van werkgevers en werknemers gaan organiseren zal verteld worden dat je met vragen altijd bij de helpdesk terecht kan. De koepels hebben een belangrijke rol bij deze helpdeskfunctie en datzelfde geldt voor de bereikbaarheidsmakelaar. De koepels en de bereikbaarheidsmakelaar hebben immers dagelijks contact met de bedrijven. Ook willen de koepels bij de helpdesk zichtbaar blijven. Het zijn immers hun leden.

De helpdesk zal bij het beantwoorden van de vragen doorverwijzen naar de in dat geval meest geschikte organisatie. Dat kan de bereikbaarheidsmakelaar zijn, maar het kunnen net zo goed ook andere op het terrein van mobiliteitsmanagement actieve organisaties of bedrijven zijn. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan parkmanagementorganisaties op bedrijfsterreinen, ORAM, Stichting Westpoort Bereikbaar, de Gemeentelijke Vervoercoördinator (gemeente Amsterdam) en aan commerciële aanbieders.

Om te kunnen garanderen dat er snel en adequaat eenduidige informatie wordt verstrekt en opvolging wordt gegeven aan vragen, is het raadzaam rollen samen te brengen op één adres. Dit adres is Verkeer.advies. Verkeer.advies heeft reeds veel expertise verzameld in eigen huis en beschikt over de uitvoeringskracht van de bereikbaarheidsmakelaar. De helpdesk/loketfunctie krijgt één centraal

telefoonnummer en emailadres dat met alle uitingen van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement wordt gecommuniceerd. Met het oog op de herkenbaarheid krijgen koepels een eigen mobiliteitsmanagement gezicht binnen de helpdesk met eigen telefoonnummers en e-mail adressen. Om de kwaliteit van het serviceniveau te waarborgen zullen protocollen opgesteld worden. De helpdesk/loketfunctie is een belangrijk communicatiemiddel en zal dan ook bewaakt worden door de programmamanager.

### **Samenhang en samenwerking**

Figuur 2 geeft de gescheiden rollen en verantwoordelijkheden aan van de functies en mensen die namens de Taskforce naar buiten treden. Juist bij het naar de buitenwereld communiceren is het noodzakelijk dat met één mond en gezicht te doen. Niet dat er maar één persoon in de buitenwereld mag opereren, wel is belangrijk dat er voor bedrijven, werknemers, organisaties en overheden sprake van herkenbaarheid is. Vanuit deze invalshoek is het dus handig als de functies uit figuur 2 - met uitzondering van de projectleiders - onder één dak zitten. Dit versterkt de samenhang en samenwerking. Afstemming, monitoren van voortgang en effecten, bewaking van integraliteit en uitvoering geven aan de communicatie worden hierdoor eenvoudiger.



Figuur 2: Vier kernfuncties bepalen het succes van de convenantsaanpak

## **8. Communicatie**

Ook het beste maatregelenpakket blijft zonder effect wanneer de doelgroepen (werkgevers en werknemers) er niet mee aan de slag gaan. Om dit te voorkomen is voor het in deze bijlage beschreven maatregelenpakket mobiliteitsmanagement een communicatieplan opgesteld. Essentie is dat ondernemers- en werknemersverenigingen, daarin ondersteund door de Kamer van Koophandel Amsterdam en Verkeer.advies, bedrijven en werknemers gaan benaderen om ze te overtuigen om mee te doen met het maatregelenpakket. Deze gerichte benadering wordt ondersteund en gefaciliteerd door een medewerker die algemene communicatietaken zal vervullen (website, nieuwsbrief, opstellen presentaties ten behoeve van werkgevers e.d.). Het communicatieplan voorziet in de tijdelijke inhuur van deze communicatiemedewerker (maximaal 20 uur per week, zie ook de hoofdstukken 5 en 7 van deze bijlage).

## Bijlage 2 - Inzet van werkgevers verenigd in de Kopgroep

De werkgevers verenigd in de Kopgroep verklaren dat:

- Zij de doelstelling van dit Convenant Mobiliteitsmanagement krachtig onderschrijven.
- Zij maatregelen zullen nemen met als ambitie om het aantal autokilometers dat hun werknemers in de spitsen (07.00 – 09.00 en 16.00 – 19.00 uur) afleggen in de periode 2008 – 2012 met ten minste 10 procent terug te dringen.

De werkgevers:

..... (naam onderneming/instelling),

met ..... werknemers in de Metropoolregio Amsterdam,

in rechte vertegenwoordigd door ..... (naam),

..... (functie))

..... (handtekening)

..... (naam onderneming/instelling),

met ..... werknemers in de Metropoolregio Amsterdam,

in rechte vertegenwoordigd door ..... (naam), .....  
(functie))

..... (handtekening)

..... (naam onderneming/instelling),

met ..... werknemers in de Metropoolregio Amsterdam,

in rechte vertegenwoordigd door ..... (naam), .....  
(functie))

..... (handtekening)

Etc.

Metropoolregio Amsterdam

## **Convenant Mobiliteitsmanagement**

Bijlage 3 – Factsheets van de afzonderlijke maatregelen

29 augustus 2008

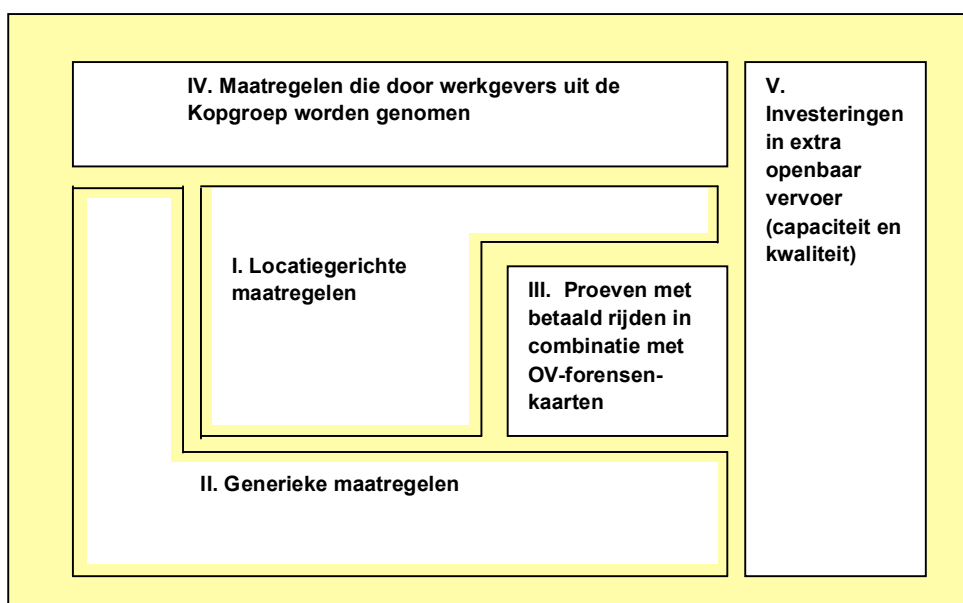
Ambtelijk vastgesteld

## Bijlage 3 – Factsheets van de afzonderlijke maatregelen

### Introductie en inhoudsopgave

De in dit document beschreven maatregelen vormen een samenhangend pakket gericht op het terugdringen van het aantal autokilometers in de spitsen (07.00 – 09.00 en 16.00 – 19.00 uur) met ten minste 5 procent. De maatregelen maken deel uit van een integrale aanpak waarin (georganiseerd) bedrijfsleven en overheden in de Metropoolregio Amsterdam nauw samenwerken en waarbij het denken vanuit de behoefte van de werknemer en werkgever centraal staat. Doel is het ervoor zorgen dat werknemers gedurende de spitsen minder vaak met de auto naar het werk gaan. Dat kan door anders, eerder/later of niet op pad te gaan. De maatregelen vallen in 5 categorieën:

	<b>pagina</b>
I. Locatiegerichte maatregelen	3
II. Generieke maatregelen	15
III. Proeven met betaald rijden in combinatie met OV-forensenkaarten	45
IV. Maatregelen die door werkgevers uit de Kopgroep worden genomen	50
V. Investeren in extra openbaar vervoer (capaciteit en kwaliteit)	51



## Categorie I: Locatiegerichte maatregelen

De vraaggerichte aanpak die in dit maatregelenpakket wordt gevolgd, grijpt aan bij de verplaatsingsbehoeften van de werknemers. Dit houdt in dat er locatiegericht voor een specifiek kantorenpark of bedrijventerrein samen met de werkgevers wordt bekeken waar werknemers vandaan komen, met welk vervoermiddel ze forenzen, welke reizen ze gedurende de dag maken en hoe ze kunnen worden verleid om een alternatief voor de auto te kiezen. Een essentiële randvoorwaarde / facilitator in deze aanpak vormt de bereikbaarheidsmakelaar. Dit concept wordt hieronder nader toegelicht.

De volgende maatregelen maken deel uit van deze categorie:

I. Locatiegerichte maatregelen	pagina
I.1 Het verleiden van werknemers tot structurele overstap naar het OV - OV-Forensenkaarten	5
I.2 OV-optimalisatie op bedrijventerreinen	9
I.3 Deelauto's op bedrijventerreinen	12

### Bereikbaarheidsmakelaar

Gebleken is dat een (nog) betere afstemming tussen vervoersbehoefte en vervoersaanbod noodzakelijk is om autoforensende werknemers een concurrerend alternatief voor de file te kunnen bieden. De **Bereikbaarheidsmakelaar** is een bewezen middel om hier invulling aan te geven.

#### Aanpak

De aanpak bestaat uit de volgende – deels synchroon lopende – stappen:

**Inventariseren van de individuele reisbehoeften van de forenzen.** Hiervoor wordt de forens via tussenkomst van de werkgever uitgenodigd om een internetenquête in te vullen. Vervolgens ontvangt de forens een brief met een op zijn behoeften **toegesneden aanbod** op maat waarin een alternatief voor het woon-werkverkeer met de auto wordt geboden. Belangrijk element hierbij is het **verleiden van de klant** om daadwerkelijk in te gaan op het file-alternatief. Hierbij komt een flinke portie marketing kijken. Zie hiervoor maatregel I.1.

**Het zorgen voor aantrekkelijke alternatieven.** Dit kan bijvoorbeeld door het optimaliseren van het OV-aanbod dan wel (helpen) creëren van aantrekkelijke file-alternatieven. Zie hiervoor maatregel I.2 en I.3. Overigens wordt in dit maatregelenpakket behalve op OV ook uitgebreid ingegaan op andere alternatieven voor de auto, waaronder e-werken, fietsen en vanpoolen. Dit type maatregelen komt aan bod bij categorie II; generieke maatregelen.

De volgende figuur illustreert de beschreven benadering.





Om deze aanpak te realiseren wordt per bedrijvenlocatie een stichting opgericht samen met het (georganiseerde) bedrijfsleven.

De Bereikbaarheidsmakelaar is reeds succesvol toegepast bij onder andere de **Westpoortbus**, de **Zuidoostpas** en de **A4-A10 Zuidpas**. Ook op bedrijventerrein **Riekerpolder** en bij de **Bloemenveilig Aalsmeer** wordt de aanpak al in de praktijk toegepast en zijn de eerste resultaten geboekt.

#### **Betrokkenen partijen en rollen**

**Overheden:** wegbeheerder, opdrachtgever OV, subsidiegever, projectaanjager

**Georganiseerd bedrijfsleven** (VNO-NCW/ORAM/MKB): enthousiasmeren en informeren, inzichtelijk maken van de vraag naar OV, actieve participatie in locatiegerichte OV-maatregelen

**Verkeer.advies** (of op specifieke bedrijvenlocaties desgewenst een andere partij): bereikbaarheidsmakelaar, expertise, uitvoeringsorganisatie, marketing- en promotie en gericht benaderen van klanten

**Vervoerders:** uitvoeren van dienstregeling, expertise.

**De Bereikbaarheidsmakelaar** is een concept ontwikkeld door Verkeer.advies. **Verkeer.advies** is een Dienst van Algemeen Economisch Belang van de Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en de Kamer van Koophandel Amsterdam en voert het gezamenlijke mobiliteitsmanagementbeleid van deze partijen uit. Hiermee levert Verkeer.advies een bijdrage aan de verbetering van de locatiebereikbaarheid en leefbaarheid van bedrijventerreinen, kantorenlocaties etc. Verkeer.advies adviseert, ondersteunt, informeert en stimuleert bedrijven, gebruikers van bedrijventerreinen, lokale en regionale overheden en instellingen bij het implementeren van mobiliteitsmanagement en voert onderzoeken, projecten en pilots uit voor bedrijven, instellingen, overheden en andere organisaties, gericht op het stimuleren van selectief autogebruik, primair in het woon-werk- en zakelijk verkeer. Het totale budget van Verkeer.advies bedraagt circa € 1 miljoen per jaar.

## I.1 Het verleiden van werknemers tot structurele overstap naar het OV – OV-forensenkaarten

### AANLEIDING

De bereikbaarheid van de grote bedrijfsterrinen rondom Amsterdam leidt ernstig onder de toenemende congestie in de regio. Indien dagelijks 5 procent van de autoforensen kan worden verleid tot gebruik van bestaande en nieuwe vormen van Openbaar Vervoer kan ernstige filevorming worden voorkomen.

### MAATREGEL

In nauw overleg met werkgevers worden middels een uitgebreide marketingcampagne alle medewerkers namens de werkgever benaderd om achtereenvolgens:

- de individuele vervoersvraag in kaart te brengen
- concurrerende alternatieven voor de file voor betreffende werknemer te definiëren
- de werknemer middels een Persoonlijk Reisadvies objectief te informeren over zijn mogelijkheden (waarbij de auto met file-vertraging en parkeerzoektijd qua tijd en kosten wordt afgezet tegen alle OV-alternatieven)
- wordt verleid met een aantrekkelijk aanbod (Reis en Prijs) in ruil voor zijn/haar reiskostenvergoeding.
- Ondersteund door een uitgebreide wervings- en voorlichtingscampagne.

**De Bereikbaarheidsmakelaar** vervult hierbij een cruciale rol. Gebleken is dat een (nog) betere afstemming tussen de vervoersbehoefte en vervoersaanbod noodzakelijk is om autoforensende werknemers een concurrerend alternatief voor de file te kunnen bieden. (zie ook pagina 3 – 4).

#### <Bedrijfsterrein> Forens Kaart

Een herkenbaar en eenvoudig te gebruiken alternatief voor het dagelijkse woon-werkverkeer per auto in ruil voor de huidige reiskostenvergoeding. De eerste resultaten op Schiphol leiden tot een reductie van 10 tot 17 miljoen autokilometers gedurende de looptijd.

**Actie:** Vanuit bestaand overleg succesvolle aanpak opschalen naar nieuwe locaties. Op Schiphol zijn reeds eerste resultaten geboekt.

### VERWACHT EFFECT

**Bereikbaarheid:** Het OV-aandeel richting de stedelijke werkgebieden in de Metropoolregio loopt op tot ongeveer 40% (*OV-visie 2010-230* Stadsregio Amsterdam). Doel is dit aandeel te vergroten en bij te dragen aan de doelstelling om 5% minder autokilometers in de spits te realiseren. Dat is met deze aanpak, mits voortvarend en met alle betrokkenen uitgevoerd, goed mogelijk. Met locatiegerichte OV-projecten als de Zuidoostpas, de Schiphol Forens Kaart en initiatieven als de Westpoortbus zijn prima resultaten behaald waarbij het OV-aandeel plaatselijk met 10% of meer toe is genomen.

**Milieu:** Minder gebruik van de auto (voertuigkilometers in de spits) en meer gebruik van alternatieven (OV, fiets) leidt tot minder uitstoot.

### PLANNING

<b>Vorbereiding:</b>	2008
<b>Uitvoering:</b>	2008-2012
<b>Oplevering:</b>	2008-2012

De volgende tabel geeft een overzicht van de gebieden die onder handen worden genomen, de fasering en de bijdragen van het bedrijfsleven (inzet reiskostenvergoedingen)

		2008	2009	2010	2011	2012
Schiphol	€ 5.670.000	pm	€ 810.000	€ 1.620.000	€ 1.620.000	€ 1.620.000
Riekerpolder	€ 2.835.000		€ 405.000	€ 810.000	€ 810.000	€ 810.000
Greenport	€ 1.417.500		€ 202.500	€ 405.000	€ 405.000	€ 405.000
Teleport	€ 1.822.500	€ 202.500	€ 405.000	€ 405.000	€ 405.000	€ 405.000
Westpoort	€ 2.025.000			€ 405.000	€ 810.000	€ 810.000
Zuidoost	€ 10.935.000	€ 1.215.000	€ 2.430.000	€ 2.430.000	€ 2.430.000	€ 2.430.000
Zuidas	€ 4.252.500		€ 607.500	€ 1.215.000	€ 1.215.000	€ 1.215.000
Hoofddorp	€ 1.012.500			€ 202.500	€ 405.000	€ 405.000
Lijnden	€ 405.000			€ 81.000	€ 162.000	€ 162.000
Amstel	€ 405.000			€ 81.000	€ 162.000	€ 162.000
Gooi	€ 506.250			€ 101.250	€ 202.500	€ 202.500
Haarlem	€ 607.500			€ 121.500	€ 243.000	€ 243.000
<b>Subtotaal</b>	<b>€ 31.893.750</b>	<b>€ 1.417.500</b>	<b>€ 4.860.000</b>	<b>€ 7.877.250</b>	<b>€ 8.869.500</b>	<b>€ 8.869.500</b>

## ORGANISATIE

Initiatiefnemers en Projectduwer:

Als initiatiefnemers fungeren de koepels VNO/NCW, MKB en de bedrijvenvereniging ORAM. Zij openen deuren bij bedrijven en zorgen ervoor dat het onderwerp van gesprek wordt op directietafels, met als uiteindelijk doel deelname.

Verkeer.advies treedt op als projectduwer en uitvoeringsorganisatie. Desgewenst kan op specifieke bedrijventerreinen ook een andere aanbieder als bereikbaarheidsmakelaar fungeren.

Betrokkenen/rollen:

**-Georganiseerd bedrijfsleven:** enthousiasmeren en informeren, committeren werkgevers, actieve participatie in locatiegerichte maatregelen.

**-Verkeer.advies:** bereikbaarheidsmakelaar, expertise, uitvoeringsorganisatie, marketing- en promotie en gericht benaderen van werknemers namens werkgevers

**-Overheden:** wegbeheerder, opdrachtgever OV, subsidiegever, projectaanjager

## FINANCIEN

De kosten variëren per gebied. De omvang, het aantal werknemers en de mate waarin al is gestart met initiatieven bepalen de inschatting van de benodigde kosten per gebied. Het grootste aandeel wordt gevormd door de inleg van de reiskostenvergoedingen door de werkgevers/ werknemers. Voor de inschatting is voorzichtigheidshalve uitgegaan van in totaal 15.000 deelnemers tot 2012 met een gemiddelde reiskostenvergoeding van € 100 per maand en een conversie van 45% van auto naar OV. Dit betekent dat er ongeveer €30 mio wordt ingelegd vanuit het bedrijfsleven.

De benodigde overheidsbijdrage wordt geschat op een bedrag tussen de €250.000.- en €1.500.000.- per gebied. In totaal wordt voor de 12 nieuwe gebieden ingeschat dat er €14,5 mio benodigd is. Dit zijn organisatiekosten, marketing en promotie naar medewerkers, etc. Bij de introductie van de Forenskaarten in nieuwe gebieden is goed denkbaar dat er kosten zijn voor de inkoop van extra OV. Hierbij wordt getracht de vraag op te lossen binnen het contract met de zittende vervoerder of via extra inkoop en/of nieuwe spitslijnen de vraag te accommoderen. Daarnaast is er budget nodig voor kleine infrastructurele aanpassingen (haltes, e.d.), het aantrekkelijker maken van P+R (gratis gebruik voor deelnemers) en, indien het Openbaar Vervoer niet goed genoeg valt af te stemmen met de vraag, het opzetten van een besloten vervoersysteem. **TOTAAL BENODIGDE BIJDRAGE: €14.5 mio**

**De volgende tabel geeft een opbouw van deze kosten (excl. bijdrage bedrijfsleven (reiskostenvergoedingen))**

		2008	2009	2010	2011	2012
Schiphol	€ 1.500.000	gedekt	€ 1.500.000			
Riekerpolder	€ 750.000		€ 750.000			
Greenport	€ 750.000		€ 750.000			
Teleport	€ 500.000	€ 500.000				
Westpoort	€ 1.000.000			€ 1.000.000		
Zuidoost	€ 1.500.000	€ 1.500.000				
Zuidas	€ 1.500.000		€ 1.500.000			
Hoofddorp	€ 500.000			€ 500.000		
Lijnden	€ 250.000			€ 250.000		
Amstel	€ 250.000			€ 250.000		
Gooi	€ 500.000			€ 500.000		
Haarlem	€ 500.000			€ 500.000		
<b>Subtotaal</b>	<b>€ 9.500.000</b>	<b>€ 2.000.000</b>	<b>€ 4.500.000</b>	<b>€ 3.000.000</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 0</b>
Opstartbijdrage extra spitslijnen (bij succes opnemen in exploitatie)	€ 5.000.000		€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 1.000.000	
	<b>€ 14.500.000</b>	<b>€ 2.000.000</b>	<b>€ 6.500.000</b>	<b>€ 5.000.000</b>	<b>€ 1.000.000</b>	

### Dekking:

Voorgesteld wordt de overheidsbijdrage (€ 14,5 mln voor 12 gebieden) te financieren vanuit het mobiliteitspakket 2008-2012 Metropoolregio Amsterdam

## SAMENHANG

Een gezamenlijke aanpak door georganiseerd bedrijfsleven, Verkeer. advies en overheden is van cruciaal belang om vraag- en aanbod op de div. terreinen op elkaar af te stemmen en daarmee succesvolle resultaten te boeken. Dit past binnen de minder vrijblijvende aanpak van mobiliteitsmanagement zoals de Taskforce in de Metropoolregio Amsterdam die nastreeft.

Deze maatregel hangt samen met de maatregelen:

- OV-optimalisatie op bedrijventerreinen (I.2)
- Aanbieden deelauto's voor zakelijk gebruik (I.3)
- E-working (II.1)
- Stimuleren fietsgebruik (II.7-8)
- Proeven met Betaald rijden (III)

Deze maatregel hangt samen met de beleidskaders: OV-visie Stadsregio Amsterdam, Initiatieven 'Gratis OV' vanuit Fileproof (ministerie V&W), Anders Betalen voor Mobiliteit, etc.

## MARKETING

De maatregel bestaat uit een uitgebreid marketingprogramma, waarbij gebruik zal worden gemaakt van de positieve ervaringen met de Zuidoostpas (-4.500 auto's per spits), A4-A10 Zuidpas (-9.000 auto's per spits) en Schiphol Forens Kaart.

## I.2 OV-optimalisatie op bedrijventerreinen

### AANLEIDING

Om de Metropoolregio Amsterdam verder te ontwikkelen zodat deze op Europees niveau kan concurreren is goed openbaar vervoer noodzakelijk. Door een optimale mix van infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen kan het imago van het openbaar vervoer sterk verbeteren en kunnen we tot een significante verbetering van de OV-bereikbaarheid komen. Het op- en uitbouwen van openbaar vervoer vergt echter een lange adem. Voor deze lange termijn worden OV-visies en investeringsstrategieën ontwikkeld.

Op de korte termijn zijn verbeteringen te realiseren in comfort, uitstraling, verbetering van de keten, kleine infrastructurele aanpassingen en het beter afstemmen van vraag- en aanbod van OV. Bestaande bedrijventerreinen hebben nu soms nog te maken met een matige OV-ontsluiting, mede door de structuur van de gebieden en de specifieke eisen die bedrijven stellen (ploegendiensten e.d.). Door vraag- en aanbod per locatie beter op elkaar af te stemmen en de diverse voorzieningen te verbeteren kan het OV-gebruik naar deze gebieden toenemen.

### MAATREGEL

1. Op bedrijfsterrinen en kantoorlocaties met een tekortschietend OV aanbod wordt met een team van specialisten (vervoersautoriteit, vervoerder, wegbeheerder, georganiseerd bedrijfsleven, bereikbaarheidsmakelaar) gekeken naar verbeteropties. Hierbij worden alle aspecten meegenomen; lijnvoering, dienstregeling en bediening van collectief en besloten vervoer, haltes, loopafstanden, voor- en natransport, reisinformatie, medegebruik infrastructuur, promotie, kortingsarrangementen, etc.

Na gebleken succes op een kantorenlocatie kan met de aanpak worden gestart op een volgende locatie. Op bedrijventerrein Riekerpolder en bij de Bloemenveilig Aalsmeer wordt de aanpak al in de praktijk toegepast en zijn de eerste resultaten geboekt. Deze initiatieven krijgen navolging in andere gebieden.

**Actie:** Vanuit bestaand overleg succesvolle aanpak opschalen naar nieuwe locaties:

2008: Riekerpolder, Bloemenveiling Aalsmeer en locaties Schiphol, Teleport, Westpoort

2009 en verder: Amsterdam Zuidoost, Zuidas, Hoofddorp, Lijnden, Amstel Businesspark, Gooi, Haarlem

2. Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat stimuleert vanuit het Actieplan Groei op het Spoor het bedrijfsleven en de vervoerders om de mogelijkheden te verkennen voor shuttlediensten tussen stations en bedrijfs- en kantoorlocaties die nu nog niet goed bereikbaar zijn met een vorm van openbaar vervoer. Hiertoe moeten pilots worden opgezet. Het ministerie wil de markt ondersteunen met een eenmalige impuls, waarvoor zij een financieringsregeling opzet. Bij de keuze van de pilots ligt de nadruk op stations in het invloedsgebied van grote bedrijfslocaties. Bij de selectie van pilots wordt zo veel mogelijk aansluiting gezocht bij reeds bestaande projecten en wordt gebruik gemaakt van bestaande voorbeelden, waarbij de Westpoortbus als *best practice* wordt genoemd.

**Actie:** Ministerie werkt subsidieregeling uit en start in 2009 pilots met shuttlediensten. De Metropoolregio Amsterdam zorgt dat kansrijke initiatieven tijdig bij het ministerie worden aangemeld.

## VERWACHT EFFECT

**Bereikbaarheid:** Het OV-aandeel richting de stedelijke werkgebieden in de Metropoolregio loopt op tot ongeveer 40% (*OV-visie 2010-230* Stadsregio Amsterdam). Doel is dit aandeel te vergroten en bij te dragen aan de doelstelling om 5% minder autokilometers in de spits te realiseren. Dat is met deze aanpak, mits voortvarend en met alle betrokkenen uitgevoerd, goed mogelijk. Met locatiegerichte OV-projecten als de Zuidoostpas, de Rieker Circle Line, de Schiphol Forens Kaart en initiatieven als de Westpoortbus zijn prima resultaten behaald waarbij het OV-aandeel met 10% of meer toe is genomen.

**Milieu:** Minder gebruik van de auto (voertuigkilometers in de spits) en meer gebruik van alternatieven (OV, fiets) leidt tot minder uitstoot.

## PLANNING

<b>Vorbereiding:</b>	2008
<b>Uitvoering:</b>	2008-2012
<b>Oplevering:</b>	2008-2012

*Zie maatregel I.1*

## ORGANISATIE

Projectleider:

Als initiatiefnemers fungeren de Stadsregio Amsterdam i.s.m. Verkeer.advies en ondernemersverenigingen zoals ORAM. Per gebied wordt samenwerking met de belangrijke betrokken partijen gezocht.

Het is echter ook goed denkbaar dat het initiatief voor een bepaald gebied door een wegbeheerder (gemeente, stadsdeel) of door het georganiseerde bedrijfsleven (ORAM) wordt genomen.

Voor de Pilots met de shuttlediensten wordt samenwerking gezocht met het ministerie van V&W.

Betrokkenen:

-**Overheden:** wegbeheerder, opdrachtgever OV, subsidiegever, projectaanjager

-**Vervoerders:** uitvoeren van dienstregeling, expertise, marketing- en promotie en gericht benaderen van klanten

-**Georganiseerd bedrijfsleven:** enthousiasmeren en informeren, inzichtelijk maken van de vraag naar OV, actieve participatie in locatiegerichte OV-maatregelen

-**Verkeer.advies:** bereikbaarheidsmakelaar, expertise, uitvoeringsorganisatie

Contactpersoon: Martijn Sargentini (Stadsregio Amsterdam)

## FINANCIEN

**Kosten**

*Zie maatregel I.1*

## **SAMENHANG**

Een gezamenlijke aanpak door overheden, vervoerders en georganiseerd bedrijfsleven is van cruciaal belang om vraag- en aanbod op de div. terreinen op elkaar af te stemmen en daarmee succesvolle resultaten te boeken. Dit past binnen de minder vrijblijvende aanpak van mobiliteitsmanagement zoals de Taskforce in de Metropoolregio Amsterdam die nastreeft. Deze maatregel hangt samen met:

- OV-visie Stadsregio Amsterdam
- Bereikbaarheidsmakelaar
- Initiatieven 'Gratis OV' vanuit Fileproof (ministerie V&W)
- Actieplan 'Groeï op het spoor' (ministerie V&W)
- etc.

## **MARKETING**

-Korte termijn: marketing via afspraken met vervoerders en inzet van georganiseerd bedrijfsleven.

-De Stadsregio Amsterdam heeft de oprichting van een 'Marketingbureau' voor ogen waarin de marketingactiviteiten en communicatie van de vervoerders op elkaar worden afgestemd.



## I.3 Deelauto's op bedrijventerreinen

### AANLEIDING

In het Atrium op de Zuidas is het detacheringsbedrijf Yacht gevestigd. Net als alle bedrijven in dit gebied hebben zij ook te maken met slechte bereikbaarheid en parkeerproblemen. Om hier wat aan te doen heeft Yacht, met succes, de Smart-Pool opgericht waarbij 4 Smarts (er passen er 2 op een parkeerplek!) als poolauto dienst doen voor zakelijk gebruik. Deze voorziening heeft er toe geleid dat 25% van de medewerkers heeft afgezien van een leaseauto en nu gebruik maakt van de Smart-pool om in hun zakelijke mobiliteit te voorzien.

De voorziening verleidt daarnaast alle leaserijders om tijdens de spits met het openbaarvervoer te komen en indien nodig de Smart-Pool te gebruiken (de 'reserveauto'). (Met de mobility card kunnen naast poolauto's, indien de klant daarvoor kiest, ook treinen, taxi's en huurauto's geboekt worden).

### MAATREGEL

#### Welke maatregel?

Het inrichten van een substantiële "Smart-Pool" bestaande uit 15 auto's voor algemeen gebruik op de Zuidas. Met elke organisatie afzonderlijk wordt afgesproken hoeveel kilometers er minimaal per jaar met de poolauto wordt gereden. In overleg met de deelnemende organisaties wordt besloten welk type auto als poolauto wordt ingezet.

#### Hoe werkt het?

Iedere medewerker ontvangt een Mobility Card. Via internet en het callcenter kan dan een poolauto geboekt worden. De sleutels die toegang geven tot de poolauto's hangen in de Key Manager, een slim kastje dat de sleutels beheert. Een gespecialiseerde aanbieder regelt de totale inzet en onderhoud van de poolauto's, gebruikmakend van jarenlange ervaring op het gebied van aanbieden van deelauto's in een b2b-omgeving. Het systeem is vergelijkbaar met deelautosystemen voor gebruik door consumenten (zoals Greenwheels). Zie voor een toelichting op mobiliteitskaarten de maatregelen II.4 / II.5.

### VERWACHT EFFECT

**Bereikbaarheid:** Zodra werkgevers hun zakelijk verkeer met behulp van een gespecialiseerde aanbieder (o.a. mobiliteitsbudgetten en -kaarten) anders organiseren, heroverwegen werknemers hun reisgedrag. 10 procent van de woonwerkautomobilisten zal door het aanbieden van ontkoppelingsdiensten een nieuwe vervoerwijzekeuze in het woon-werkverkeer maken. Dit zal leiden tot zo'n 5% minder woon-werkauto's in de spits. (Bron: Ontkoppeling van zakelijk woon-werkverkeer – De waarde voor filebestrijding- Ligtermoet & Partners)

**Bijkomende voordelen:** een positief effect op het milieu\*, het scheelt de werkgever parkeerplaatsen bij het bedrijf en het aanbieden van reispassen en deelauto's wordt door medewerkers positief gewaardeerd!

\* Zie voor de effecten op het milieu het onderzoeksrapport Vergroening zakenverkeer (CE Delft, 2007).

Slaagt dit project dan kan het op vele andere plaatsen en met andere bedrijven en andere type auto's opgezet worden.

**Milieu:** Minder gebruik van de (eigen) auto in het woon-werkverkeer (voertuigkilometers in de spits) en meer gebruik van alternatieven (OV, fiets) leidt tot minder uitstoot.

## PLANNING

- Vorbereiding:** Twee maanden om potentiële kandidaten te benaderen en deelname te bespreken.
- Uitvoering:** Twee maanden om overeenkomsten, kaartaanvragen, type auto, afspraken kilometrage in kaart te brengen.
- Oplevering:** Binnen 4 maanden kan een "Smart-Pool" op een locatie gerealiseerd zijn.

## ORGANISATIE

Projectleider:

Nader te benoemen (bijvoorbeeld een gespecialiseerde marktpartij)

Betrokkenen:

Overheden: Sluiten convenanten bedrijfsleven

Bedrijfsleven: Deelnemen aan de Smart-Pool, capaciteit garanderen voor een bepaalde periode

KvK, ORAM, VNO-NCW en MKB brengen dit onder de aandacht van het bedrijfsleven. Er is concrete belangstelling op bedrijventerrein Teleport.

De gespecialiseerde aanbieder verzorgt ondersteuning in communicatie, promotie en uitrol. Sluiten van overeenkomsten met deelnemende bedrijven.

## FINANCIEN

### Kosten: berekening op basis van Smart MHD

Autokosten:  $15 \times \text{€ } 450,- \text{ leaseprijs} \times 12\text{mnd} = \text{€ } 81.000,-$

Key Manager + 6 blackboxen = € 4.999,- per jaar

Inbouwen blackbox in 15 auto's ( $9 \times \text{€ } 600$ ) = € 5.400,-

Periodieke schoonmaak  $15 \times 50 \times 12 = \text{€ } 9.000,-$

Opstartbegeleiding  $240 \text{ uur} \times \text{€ } 50,- = \text{€ } 12.000,-$

**Totale kosten = € 112.399,-**

### Dekking:

De dekking van de kosten wordt bereikt bij 15 000 km per auto tegen een kilometervergoeding van €0,50,- per kilometer.

Elke organisatie die meedoet, geeft van te voren hoeveel kilometers zij minimaal afnemen met bijvoorbeeld een minimum van 5.000 kilometer per jaar.

In totaal moet er 225.000 kilometer afgenomen worden, uitgaande van 15 auto's. Het aantal auto's kan uiteraard gemakkelijk aangepast worden aan de vraag

Voor de totale kosten wordt een garantieverklaring (risico-afdekking) vanuit het mobiliteitspakket 2008-2012 Metropoolregio Amsterdam gevraagd. Slaagt het project dan zijn er geen extra kosten meer.

In hoofdstuk 5 van bijlage 1 van dit convenant wordt een impulsbudget van €1,1 mio voorgesteld om dit soort initiatieven van de grond te helpen tillen.

## SAMENHANG

Om de poolauto ook tot een succes te maken zijn de volgende randvoorwaarden noodzakelijk:

Commitment binnen de participerende organisaties. Er zal vanuit de organisatie gestuurd en geprikkeld moeten worden.

De poolauto moet een serieuze auto zijn.

De locatie moet voor iedereen goed bereikbaar zijn.

De Smart-Pool” zorgt voor de ontkoppeling van het woonwerk- en zakelijke verkeer. Om woonwerk meer gebruik te laten maken van het openbaarvervoer dient het zakelijke verkeer voor tijdens kantooruren goed gefaciliteerd te zijn.

Zie ook de andere maatregelen in deze categorie locatiegerichte maatregelen en de maatregelen II.4 en II.5 (mobiliteitsbudgetten en – kaarten) en II.7 (o.a. deelfietsen/OV-fietsen op locatie).

## MARKETING

Zeker bij dit concept zegt een goed uitgelicht voorbeeld uit de praktijk meer dan 1000 woorden.

Met andere woorden, de voorbeeldfunctie van een aantal operationele “Smart-Pools” is onze beste pr.

Kijkdagen organiseren, presentaties verzorgen etc.

## Categorie II: Generieke maatregelen

De generieke maatregelen zijn gericht op het bevorderen van slimme – dat wil zeggen filemijdende - keuzes in het woon-werkverkeer van alle forensen in de Metropoolregio Amsterdam. Daarbij geldt de kanttekening dat het gaat om maatregelen die regionaal kunnen worden genomen. Maatregelen waarvoor op nationaal niveau afspraken nodig zijn (zoals wijzigingen in fiscale wetten) vallen buiten deze scope<sup>1</sup>. Drie categorieën worden onderscheiden: slim op weg, niet of later op weg en anders op weg.

De volgende maatregelen maken deel uit van deze categorie:

<b>II. Generieke maatregelen</b>	<b>pagina</b>
II.1 E-werken / Digitale mobiliteit van het MKB	16
II.2 Smart Work Center	21
II.3 Campagne Aanpassen openingstijden e.d.	22
II.4 Proef met mobiliteitsbudgetten voor leaserijders	23
II.5 Ontkoppeling zakelijk en woon-werkverkeer door stimulering van mobiliteitskaarten	25
II.6 Ontwikkeling PTA – Personal Travel Assistant	27
II.7 Werkgeversmaatregelen voor het stimuleren van fietsgebruik	29
II.8 Overheidsmaatregelen voor het stimuleren van fietsgebruik	33
II.9 Vanpool	37
II.10 Stimuleren OV-gebruik – Aantrekkelijke aanbiedingen voor forensen en bezoekers	40
II.11 Kostenbesparende milieumaatregelen	43

---

<sup>1</sup> De Landelijke Taskforce zal met voorstellen komen voor de generieke maatregelen op nationaal niveau. Deze maatregelen kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op arbeidsvoorwaarden of fiscale regelgeving. Daarmee kunnen zij een positieve impuls vormen voor de werkzaamheden van de regionale taskforces.

## II.1 E-werken / telewerken

### AANLEIDING

De ontwikkeling van telewerken heeft een grote potentie als mobiliteitsmanagement instrument. Niet alleen de mogelijkheid om de spits te vermijden, maar ook als directe maatregel om minder mobiliteit te genereren. De verschillende grotere bedrijven kennen in het algemeen wel een of andere vorm van telewerken, maar het doorzetten in de organisatie en het starten met telewerken bij middelgrote en kleinere bedrijven heeft nog veel potentie. Er is onder deskundigen, waaronder het EwerkForum, veel kennis over het onderwerp aanwezig die kan worden aangewend bij de verdere invoering bij bedrijven.

De koplopergroep- en bedrijfsterreinenaanpak van het regionale convenant mobiliteitsmanagement Amsterdam geeft een nieuwe mogelijkheid om gericht het aantal Telewerkers bij bedrijven in de Metropoolregio, groot en klein, uit te breiden.

### MAATREGEL EN WERKWIJZE

Er wordt een aantal best practices gericht onder de aandacht van werkgevers en werknemers gebracht. Het initiatief hiervoor ligt bij de ondernemersverenigingen (ORAM, MKB, VNO-NCW).

De nadrukkelijke betrokkenheid van enkele grote bedrijven, de Kopgroep, zorgt voor bewustwording over de mogelijkheden en vervult een voorbeeldfunctie voor de andere bedrijven.

Een cursus 'managen van telewerkers' voor managers in o.a. het MKB kan deel uit maken van deze maatregel.

Bijgevoegd is een concreet projectvoorstel ingediend door MKB.

### VERWACHT EFFECT

**Bereikbaarheid:** Uit de praktijk blijkt dat telewerken een 5% reductie geeft op de fileaanwezigheid van de betrokken telewerkers. Daarnaast is een 2% reductie te verwachten in absolute mobiliteit.

**Milieu:** Minder gebruik van de auto (voertuigkilometers in de spits) en meer gebruik van alternatieven (OV, fiets) leidt tot minder uitstoot. Het met de auto vermijden van de spitsen en het rijden op andere momenten leidt als zodanig niet tot vermindering van de uitstoot.

### PLANNING

**Uitvoering (algemeen):** 2008 - 2012

### ORGANISATIE

Projectleider:

Telewerken wordt gericht aan de werkgevers gepresenteerd als alternatief via de ondernemersverenigingen VNO-NCW, ORAM en MKB

#### Betrokkenen

- Deelnemende bedrijven en bedrijven terreinen, aangevuld met de ondernemersverenigingen voor de meer verspreide leden

Kennis en expertise beschikbaar via Stichting Nederlands EwerkForum, Postbus 93002, 2509 AA Den Haag

Gebouw de Malietoren, Bezuidenhoutseweg 12, 2594 AV Den Haag

Tel.: 070 349 02 06 Fax: 070 349 03 00 Email: [info@ewerkforum.nl](mailto:info@ewerkforum.nl); Website: [www.ewerkforum.nl](http://www.ewerkforum.nl)

## FINANCIEN

**Kosten en dekking: Zie bijgevoegd uitgewerkt voorstel 'Digitale mobiliteit van het MKB'**

## SAMENHANG

E-werken vormt een alternatief voor het in de spits op weg gaan naar werk of klanten.

# Digitale mobiliteit van het MKB

## AANLEIDING

Het mobiliteitsvraagstuk staat hoog op de agenda bij ondernemend Nederland en de Nederlandse overheid. Het is nú 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 regio Amsterdam 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.). Een meer gedetailleerde presentatie is als bijlage toegevoegd.

## VERWACHT EFFECT

**Bereikbaarheid:** 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 regio Amsterdam 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.

**Milieu:** Minder gebruik van de auto (voertuigkilometers in de spits) en meer gebruik van alternatieven (OV, fiets) leidt tot minder uitstoot. Het met de auto vermijden van de spitsen en het rijden op andere momenten leidt als zodanig niet tot vermindering van de uitstoot.

## 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 Regio Amsterdam 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.

## ORGANISATIE

Projectleider:

Nader te bepalen via MKB

Betrokkenen:

MKB Nederland voor afstemming met en introductie bij ondernemers uit het MKB in de regio Amsterdam en ervaringen met digitale mobiliteit uit te dragen naar ondernemend Nederland,

Gemeente Amsterdam om bewustwording en mentaliteitsverandering op gang te brengen (ook als werkgever) en in de Amsterdamse regio een kopgroep van de bedrijven te creëren die een ambassadeursrol vervult.

Verkeer. Advies om digitale mobiliteit in te bedden in het totale pakket mobiliteitsmaatregelen.

## FINANCIEN

**Kosten:**

- Oriënteren: €25.000 tot €40.000 euro
- Uitwerken: €50.000 tot €75.000
- Organiseren: €250.000 tot €500.000
- Uitvoeren: €100.000 tot €150.000
- Bijsturen: €25.000 tot €40.000
- Totaal: : €450.000 tot €805.000**

***Dekking: nog niet geregeld***

In hoofdstuk 5 van bijlage 1 van dit convenant wordt voorgesteld een impulsbudget van €1,1 mio in te richten om dit soort initiatieven van de grond te helpen tillen.



## 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 (zie hoofdstuk3; opbouw en inhoud van het maatregelenpakket).

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.

## II.2 Smart Work Center

### AANLEIDING

Onder een Global Initiative (geïnitieerd door Bill Clinton en Al Gore, VS) hebben Cisco en drie grote wereldsteden (Amsterdam, Seoul en San Fransisco) een programma opgesteld onder de naam Connected Urban Development (CUD). Door middel van drie pijlers; file-aanduiding/wegbewijzing, rekeningrijden en e-werken ('breng het werk naar de mens in plaats van de mens naar het werk'), wil het CUD een belangrijke bijdrage leveren aan energiebesparing en reductie van Co2 uitstoot. Het e-werken zal plaatsvinden in Smart Work Centers (SWC) gesitueerd in een cirkel van dertig tot zestig kilometer rondom Amsterdam. Een SWC is een professionele werkomgeving met innovatieve IT oplossingen waar mensen flexibel kunnen werken in de buurt van hun woonplaats. Het geïntegreerde serviceconcept zorgt ervoor dat werkers alles bij de hand hebben, bijvoorbeeld kinderopvang, winkels, bankkantoor, restaurant en nog een aantal andere faciliteiten.

### MAATREGEL EN WERKWIJZE

Het SWC maakt het voor grote werkgevers van de Gemeente Amsterdam mogelijk om hun medewerkers te laten telewerken. Deze nieuwe manier van werken draagt bij aan een verbetering van de kwaliteit van leven voor werknemers en ontlast tevens het milieu. De werkgever vaart wel bij de hogere medewerkertevredenheid en efficiënte inzet. De burger ziet zijn omgeving verbeteren door minder files, meer spreiding van de files en een schonere atmosfeer.

Tijdens de pilot in Almere wordt er onderzoek gedaan naar de effecten van het nieuwe werken voor zowel de werknemer als de werkgever. Dit betekent dat er vooraf en achteraf een meting plaatsvindt aan de hand van een enquête. De variabelen die daarin worden opgenomen zijn o.a. werktevredenheid, motivatie, productiviteit, kwaliteit van leven. Bij gebleken succes wordt het de aanpak opgeschaald.

### VERWACHT FFECT

**Bereikbaarheid:** Het verwachte effect van deze maatregel is dat de stad Amsterdam in de nabije toekomst beter te bereiken zal zijn.

**Milieu:** Minder gebruik van de auto (voertuigkilometers in de spits) en meer gebruik van alternatieven (OV, fiets) leidt tot minder uitstoot. Het met de auto vermijden van de spitsen en het rijden op andere momenten leidt als zodanig niet tot vermindering van de uitstoot.

### PLANNING

Start pilot: 2008

### ORGANISATIE

Het concept SWC zal eerst de pilot hebben in het Quality Centre te Almere. De volgende partijen zijn hierbij betrokken : Cisco, Gemeente Amsterdam, Gemeente Almere, Almere Kennisstad, Nederland Breedbandland en het Quality Centre / H40.

Projectmanager Marian van de Sanden, Formats & Co BV

### FINANCIEN

De pilot wordt door de bovengenoemde partijen bekostigd:

Deelnemende bedrijven: € 300.000.- Gemeente Amsterdam (Topstad): €85.000.-

Daarnaast zullen drie werkgevers deel nemen in deze pilot. Voor de e-werkplekken betalen zij huur aan het Quality Centre. Gemeente Amsterdam neemt in totaal 10 flexibele werkplekken af.

### SAMENHANG

Door middel van drie pijlers; file-aanduiding/wegbewijzing, rekeningrijden en e-werken wil het CUD een belangrijke bijdrage leveren aan energiebesparing en reductie van CO2-uitstoot. Dit zal voor Amsterdam betekenen dat het minder problemen met de mobiliteit zal hebben.

[www.smartworkcenter.com](http://www.smartworkcenter.com)

## II.3 Campagne Aanpassen openingstijden e.d.

### TOELICHTING

Deze maatregel is vanwege de complexiteit nog niet nader ingevuld maar staat op de reservelijst.

De maatregel kan in potentie aanzienlijke bereikbaarheidsverbeterende effecten hebben.

Om een tweetal voorbeelden te geven:

Wanneer colleges in het hoger onderwijs pas om 10.00 uur zouden beginnen zouden veel studenten na de spits in het OV stappen waardoor veel spitscapaciteit beschikbaar komt voor forensen die de overstap maken vanuit de auto.

Wanneer werkoverleggen niet voor 10.00 uur aanvangen wordt het voor veel medewerkers van bedrijven en instellingen mogelijk om flexibel na de spits op pad te gaan. Dit zorgt voor ontlasting van de wegen en het OV in de spitsperiode.

Minder gebruik van de auto (voertuigkilometers in de spits) en meer gebruik van alternatieven (OV, fiets) leidt tot minder uitstoot. Het met de auto vermijden van de spitsen en het rijden op andere momenten leidt als zodanig niet tot vermindering van de uitstoot.

Vraag daarbij is wie is precies verantwoordelijk voor het doorvoeren van veranderingen, wat zijn de voor- en nadelen, wie ervaart de kosten, wie de baten en welke spelers kunnen hun invloed doen gelden. Overleg en diplomatie lijken belangrijke ingrediënten te zijn in de aanpak.

De vakbonden en VNO-NCW West hebben aangegeven in het najaar de mogelijkheden om met deze maatregel aan de slag te gaan te willen onderzoeken.

Voor de volgende 2 maatregelen (mobiliteitsbudget en –kaarten) en voor maatregel I.3 deelauto's op locatie) is een communicatiebudget nodig van €100.000 voor o.a. folders en presentaties bij bedrijven.

## II.4 (Proef met) mobiliteitsbudget voor leaserijders

### AANLEIDING

Nu zijn er ruim 500.000 leaserijders die merendeels totaal niet kostenbewust zijn. Bij de aanschaf van leaseauto's valt op dat leaseauto's zwaarder en groter zijn dan de gemiddelde auto die de consument koopt, waardoor het wagenpark in Nederland ook groter en zwaarder wordt. Ten aanzien van het gebruik van leaseauto's valt op dat de leaserijder een langere woonwerkafstand heeft. De gemiddelde woonwerkafstand met privé-auto is 21,5 km, terwijl de gemiddelde woonwerkafstand van een leaserijder 45 km bedraagt. Omdat leaserijders niet geconfronteerd worden met de kosten van autorijden, wordt de auto ook vaker gebruikt voor korte ritten.

### MAATREGEL

Maak van de leaserijder een echte consument: geef ze niet een leaseauto als arbeidsvoorwaarde, maar een budget. Zo confronteer je de leaserijder met én de opbrengsten- én de kostenkant van autorijden. De opbrengstenkant is het budget voor alle woonwerk- en privékilometers, plus een vergoeding voor de zakelijke kilometers. Aan de andere kant ziet de leaserijder er op zijn budgetoverzicht weer kosten vanaf gaan: voor de auto een vast laag abonnementstarief en een prijs per gereden kilometer en eventueel OV-kosten. Aan het einde van het jaar wordt er afgerekend.

Met een mobiliteitsbudget verdeelt de werkgever de autocomponent veel eerlijker. Nu is het zo dat hij iedere medewerker in dezelfde functiecategorie dezelfde auto geeft. Terwijl de ene medewerker om de hoek woont en altijd met het vliegtuig op vakantie gaat, en de ander honderd kilometer verderop woont en altijd met de auto op vakantie gaat. De eerste medewerker maakt veel minder autokosten dan de laatste en dat geeft ongelijkheid. Met een mobiliteitsbudget maakt een werkgever zijn autoregeling veel eerlijker. Daarnaast zorgt een mobiliteitsbudget veel meer medewerkertevredenheid omdat de werkgever meer keuzes introduceert. Hij duwt zijn medewerkers niet in een keurslijf. Bovendien is deze regeling budgetneutraal, omdat de werkgever nooit voor onverwachte kosten komt te staan.

### VERWACHT EFFECT

#### Bereikbaarheid:

Werknemer	Werkgever	Maatschappij
Vrije keuze in mobiliteit, geen verplichting om de leaseauto te gebruiken. Tijdsbesparing door slimme keuzes in mobiliteit. Een kleinere/goedkopere leaseauto levert bij gemiddeld gebruik direct financieel voordeel op, want vergoeding is op basis van de normauto. Zuinig rijden (brandstof en schade) levert daarom ook direct financieel voordeel op. De werknemer is vrij om de leaseauto aan het gezin uit te lenen en zelf een keer de trein te nemen.	Aantrekkelijke arbeidsvoorwaarden. Gelijke leasemogelijkheden voor elke werknemer. Grip op gebruik van de leaseauto voor privé- en woonwerkverkeer. Controle op kosten is niet noodzakelijk, want kostenoverschrijding leidt tot een tekort en zijn dus kosten voor de leaserijder. De mobiliteitskosten zijn beter budgetteerbaar. Makkelijker uitvoerbare leaseautoregeling.	Kleinere/lichtere en dus zuinigere leaseauto's. Minder tweede auto's in gezin. Leaserijder gaat dichterbij het werk wonen. Zuiniger rijgedrag en minder autokilometers. Minder milieuvervuiling. OV-gebruik onder leaserijders stijgt. Minder files, betere bereikbaarheid.

## PLANNING

**Vorbereiding:** Vinden van deelnemende werkgevers die groepjes leaserijders laten deelnemen aan een proef

**Uitvoering:** Proef met circa 300 leaserijders over een periode van minimaal 6 maanden

**Oplevering:** Op basis van gedegen (wetenschappelijk) begeleiding inzage in de mogelijkheden tot gedragsverandering onder de groep leaserijders.  
Inzage in de kosten van de van een overgangsregeling om grote groepen leaserijders een mobiliteitsbudget te geven.  
Om een situatie van volledig variabele autokosten gedurende de proef na te bootsen, kan besloten worden om alle autokosten variabel te veronderstellen, zodat 1 km niet gereden ook 1 km niet betaald betekent. Dit betekent dat deelnemende bedrijven iets hogere autokosten krijgen. Bij afnemend autogebruik, stijgen immers de kosten per km, maar die kostenstijging wordt niet in het budget doorberekend. De resultaten van deze proef kunnen van waarde zijn in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit.

Dit is een demonstratieproject. Als dit slaagt kan het op vele plaatsen, bij vele bedrijven toegepast worden. ORAM heeft van haar leden vernomen dat op het bedrijventerrein Teleport belangstelling is voor dit project.

## ORGANISATIE

Projectleider:

Projectleider: nog nader in te vullen!

levert ondersteuning in communicatie, promotie, uitrol bij organisaties en is uitvoerende organisatie

levert budgetbeheersysteem, reisregistratiesysteem voor zakelijke reizen en een reispas voor OV

KvK, ORAM, VNO-NCW en MKB brengen dit onder de aandacht van het georganiseerde bedrijfsleven

Betrokkenen:

Wetenschappelijke begeleiding om resultaten van de proef te kunnen vertalen naar landelijke situatie (540.000 leaserijders)

Werkgevers die leaserijders laten meedoen in de proef

## FINANCIEN

**Kosten:**

Organisatie en (wetenschappelijke) begeleiding: € 100.000,-

**Dekking: nog niet gedekt**

In hoofdstuk 5 van bijlage 1 van dit convenant wordt voorgesteld een impulsbudget van €1,1 mio in te richten om o.a. dit initiatief van de grond te helpen tillen.

## SAMENHANG

Zie ook de maatregel ontkoppeling van zakelijk en woon-werkverkeer door stimulering van mobiliteitskaarten

## MARKETING

(hoe krijgen we ondernemers en andere betrokkenen zover dat ze instemmen en meedoen)

## II.5 Ontkoppeling van zakelijk en woon-werkverkeer door stimulering van mobiliteitskaarten

### AANLEIDING

In 2006/2007 is onderzoek gedaan in opdracht van het ministerie V&W naar één van de maatregelen die in het kader van Fileproof aan bod is gekomen: het stimuleren van instrumenten ter ontkoppeling van zakelijk en woon-werkverkeer als oplossing voor het bestrijden van de (toename van) files.

Mobiliteitskaarten (zowel persoons- als afdelingsgebonden) vormen zo'n oplossing. Met zo'n kaart kunnen heel eenvoudig reizen per trein, (trein)taxi, OV-fiets, huur-, en poolauto worden gemaakt. Ook kan gebruik worden gemaakt van de P+R-terreinen bij stations. Afhankelijk van de rechten die met de werkgever zijn afgesproken worden de reizen geboekt en is de reis pas het vervoersbewijs. Reisadvies en boeken gaat zowel online als telefonisch. De kosten voorschieten en declareren is niet nodig, want de rekening gaat automatisch naar de werkgever.

Het onderzoek in 2006/2007 heeft antwoord gegeven op de vraag in welke mate de inzet van ontkoppelingdiensten van zakelijk en woon-werkverkeer bijdraagt aan een reductie van de files in de spits en op welke wijze zoveel mogelijk bedrijven kunnen worden bewogen tot invoering van deze diensten binnen hun bedrijf. Conclusie: Als alle werkgevers een helder pakket vervoersmanagementmaatregelen invoeren (zoals reispassen en deelauto's) zal het gemiddeld effect op het woon-werkverkeer substantieel zijn. In de spits kan dit leiden tot een filereductie van 5%! Uiteraard is het hierbij van belang dat deze diensten bij werkgevers voldoende bekend zijn en dat uitrol binnen het bedrijfsleven actief wordt gestimuleerd.

### MAATREGEL

Stimuleren van de inzet van mobiliteitskaarten voor de zakelijke kilometers door:

- Vergroten van de bekendheid van reispassen en deelauto's en de voordelen die dit voor werkgever en werknemer kan opleveren
- Actieve bemoeienis van het ministerie in de promotie bij bedrijfsdirecties en brancheverenigingen
- Invoering van deze ontkoppelingdiensten door werkgevers. Dit is de cruciale stap. Werkgevers moeten de kaarten en deelauto's immers ter beschikking stellen aan medewerkers. Pas dan kan een deel van de werknemers een andere vervoerskeuze maken voor het woon-werkverkeer.

### VERWACHT EFFECT

**Bereikbaarheid:** Zodra werkgevers hun zakelijk verkeer anders organiseren, heroverwegen werknemers hun reisgedrag. 10% van de woonwerkautomobilisten zal door het aanbieden van ontkoppelingdiensten een nieuwe vervoerwijzekeuze in het woon-werkverkeer maken. Dit zal leiden tot zo'n 5% minder woon-werkauto's in de spits. (Bron: Ontkoppeling van zakelijk woon-werkverkeer – De waarde voor filebestrijding- Ligtermoet & Partners)

**Bijkomende voordelen:** een positief effect op het milieu\*, het scheelt de werkgever parkeerplaatsen bij het bedrijf en het aanbieden van reispassen en deelauto's wordt door medewerkers positief gewaardeerd!

\* Zie voor de effecten op het milieu het onderzoeksrapport Vergroening zakenverkeer (CE Delft, 2007)

**Milieu:** Minder gebruik van de auto (voertuigkilometers in de spits) en meer gebruik van alternatieven (OV, fiets) leidt tot minder uitstoot.

### PLANNING

## ORGANISATIE

Projectleider:

Projectleider: nog nader in te vullen!

KvK, VNO-NCW, ORAM en MKB brengen dit onder de aandacht van hun achterban. Een gespecialiseerde marktpartij levert ondersteuning in communicatie, promotie, uitrol bij organisaties en is uitvoerende organisatie

Betrokkenen:

Gemeente Amsterdam heeft een raamcontract gesloten met Mobility Mixx voor alle gemeentelijke diensten en stadsdelen. Tot nu toe maken daar 3 diensten van gebruik. Onlangs is een brief gestuurd door wethouder milieu Marijke Vos met het verzoek om de Mobilitykaart in de gemeentelijke organisaties in te voeren.

Bedrijfsleven: werkgevers moeten kaarten beschikbaar stellen aan hun werknemers.

Voorbeeldfunctie door gebruikers in het bedrijfsleven

## FINANCIEN

**Kosten:** (zie eerder gemaakte opmerkingen over promotiekosten)

## SAMENHANG

Zie ook de maatregel 'proef met mobiliteitsbudget voor leaserijders'

## MARKETING

Vergroten van de bekendheid: uit onderzoek blijkt dat er een aanzienlijke onbekendheid is met de inhoud en werking van reispassen bij relevante bedrijfsfunctionarissen

Voorbeeldfunctie van V&W en andere overheidsdiensten

P&O managers, Facilitair managers en wagenparkbeheerders die binnen bedrijven moeten worden overtuigd van deze dienstverlening, zijn in de regel enigszins terughoudend om iets nieuws op te pakken. Er zal een inspanning gericht kunnen worden op bedrijfsdirecties, die nadat zij zijn geënthousiasmeerd, een opdracht kunnen verstrekken tot uitrol binnen hun organisatie.

Kaart werkt imagoversterkend voor de bedrijven

Faciliteer de uitrol van deze dienstverlening binnen organisaties

## II.6 PTA – Personal Travel Assistant

### AANLEIDING

In het kader van het CUD (Connected Urban Development) werken drie steden (Los Angeles, Seoul en Amsterdam) samen met Cisco om de CO<sub>2</sub>-uitstoot duurzaam te verlagen. De PTA is één van de maatregelen uit het CUD programma. Om dit te bereiken worden vervoerders en bedrijfsleven geprikkeld om met nieuwe technische ideeën te komen. De PTA moet de OV-reizigers het comfort, vertrouwen en de controle geven zoals automobilisten die ervaren. Het OV-systeem moet persoonlijker worden.

### MAATREGEL

De PTA staat voor “Personal Travel Assistant”. Dit is een apparaatje en/of dienst voor reizigers waarmee op elke moment en op elke plaats de beste OV verbinding wordt aangeboden; een TomTom voor het openbaar vervoer. De ontwikkeling, uitvoering en exploitatie van de PTA heeft een hoog innovatief karakter.

Met deze ontwikkeling neemt Amsterdam het voortouw en wil met de PTA een blik in de toekomst geven. Het doel van het experiment is dan ook het geven van tasbaar bewijs van hoe het kan en het stimuleren van het innovatieve vermogen van vervoerders in de regio.

Globaal wordt momenteel gedacht aan de volgende randvoorwaarden:

Een deelnemersgroep van z'n 100 mensen wordt gedurende de duur van het experiment (1 à 2 jaar) voorzien van de PTA.

Toepassingsgebied is het concessiegebied Amstelland-Meerlanden (Schiphol, Zuidas, Amstelveen, Abcoude, Amsterdam Zuidoost). Momenteel is dit het enige gebied waarvoor actuele gegevens beschikbaar zijn. Andere concessiegebieden zullen de komende jaren volgen.

Er dient gebruik gemaakt te worden van Transmodel. Dit is een standaard voor het uitwisselen van actuele openbaar vervoer data.

De ontwikkeling van de PTA is verdeeld in twee fases. Fase één (2008-2009) is de experimentele fase waarin het concept wordt getest. Na evaluatie en een positief resultaat gaat het project over in een exploitatie fase (2010-2012) waarin de PTA duurzaam wordt uitgewerkt en breed wordt ingezet. Na fase twee is er een 'level playing field' gecreëerd tov de auto en kunnen OV en auto-diensten verder worden geïntegreerd.

### VERWACHT EFFECT

#### Bereikbaarheid:

#### Werknemers

Comfort en vertrouwen in te maken reis.  
Vrije keuze in mobiliteit door vergelijkbare data, geen onzekerheden.  
Controle over de reis.  
Tijdsbesparing door slimme keuzes in mobiliteit en betere planning.

#### Werkgevers

Betrouwbare en kortere reistijden van werknemers.  
Minder reiskosten.

#### Maatschappij

Minder milieuvervuiling (NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>)  
Minder CO<sub>2</sub> uitstoot.  
OV-gebruik stijgt.  
Minder files, betere bereikbaarheid.  
Imago regio Amsterdam

### PLANNING

**Vorbereiding:** Pilot 2008, uitrol 2009 - De creatieve fase is voorjaar 2008 gestart.

**Uitvoering:** Pilot 2009, uitrol 2010



**Oplevering:** Pilot 2009, uitrol 2011

## ORGANISATIE

Projectleider: **DIVV (wegbeheerder, projectaanjager)**

Betrokkenen:

-**Overheden:** SRA (opdrachtgever OV, data)

-**Vervoerders:** Connexion, GVB, Arriva (uitvoeren van dienstregeling, expertise, marketing- en promotie en gericht benaderen van klanten)

-**Georganiseerd bedrijfsleven:** Vialis, OV9292, TomTom, ...

## FINANCIEN

**Kosten:** Fase 1: €600.000 + expertise en uren

**Dekking** Amsterdam, deels wordt nog naar dekking gezocht

**Dekking** Vervoerders en bedrijfsleven leveren naast de ontwikkelingskosten de expertise en uren

**Dekking vanuit** mobiliteitspakket 2008-2012 Metropoolregio Amsterdam: € 200.000. In hoofdstuk 5 van bijlage 1 van dit convenant wordt voorgesteld een impulsbudget van €1,1 mio in te richten om o.a. dit initiatief van de grond te helpen tillen.

## SAMENHANG

Naast de samenhang met het CUD-programma maakt de PTA onderdeel uit van het “ketenintegratie programma” van de Noordvleugel partners.

## MARKETING

(hoe krijgen we ondernemers en andere betrokkenen zover dat ze instemmen en meedoen)

## II.7 Op de fiets naar je werk I - Werkgeversmaatregelen voor het stimuleren van fietsgebruik

### AANLEIDING

Het stimuleren van fietsgebruik kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ambitie van de regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement Amsterdam. De fiets is een uitstekend vervoermiddel voor de korte afstand (tot 7,5 km). Fietsen veroorzaakt geen files, legt een gering beslag op de ruimte en fietsen is goed voor de luchtkwaliteit. Fietsgebruik houdt onze steden dus bereikbaar en leefbaar. Bijkomend voordeel is bovendien dat fietsen gezond en ontspannend is en dat fietsers flexibel zijn; ze zijn immers niet afhankelijk van spijtstijden en OV-dienstregelingen. Fietsen stelt werknemers kortom in staat om 'slimmer en anders' te reizen en is daarom bij uitstek een maatregel die thuishoort in het pakket van maatregelen waarmee de taskforce er naar streeft de bereikbaarheid van de Metropoolregio te verbeteren. Binnen de Metropoolregio worden nu al veel korte ritten op de fiets gemaakt (ongeveer eenderde). Maar er liggen ook nog veel kansen, aangezien de helft van alle autoritten nog steeds korter is dan 7,5 kilometer. Ook kan de combinatie van fiets- en OV-gebruik versterkt worden, omdat het aandeel van de fiets in het natransport van OV-reizen nog erg laag is.

Werkgevers kunnen een belangrijke rol spelen in het stimuleren van fietsgebruik onder werknemers. Het gaat hier veelal om eenvoudige maatregelen die op korte termijn te realiseren zijn. Er bestaan bovendien al allerlei marktpartijen die aan bedrijven diensten aanbieden waarmee fietsgebruik onder werknemers gestimuleerd kan worden. Enkele voorbeelden hiervan zijn OV-fiets, Het Zwarte Fietsenplan (bedrijfsfietsenplannen, facilitering van de fietsenregeling van de belastingdienst, onderhoudscontracten), Trappers (beloningssystemen voor fietsgebruik) en MisterGreen (verhuur en lease van elektrische fietsen en scooters).

### MAATREGEL

#### 1. Het afsluiten van OV-fietsarrangementen met OV-fiets

De OV-fiets is een gemakkelijke en goedkope huurfiets, die op bijna alle NS-stations in de Metropoolregio te huur is. Het afsluiten van OV-fietsarrangementen kan stimuleren dat werknemers met het openbaar vervoer naar hun werk komen, omdat de OV-fiets in veel gevallen een geschikte vorm van natransport is. Ook kan de OV-fiets gebruikt worden voor zakelijk verkeer gedurende de werkdag. OV-fiets biedt bedrijven verschillende typen arrangementen aan. Bedrijven kunnen met OV-fiets bijvoorbeeld arrangementen afsluiten voor OV-fietsgebruik in het natransport en voor zakelijk gebruik. Verder kunnen bedrijven OV-fiets inhuren voor intern gebruik op grote fabrieksterreinen of andere omvangrijke bedrijfslocaties. Ook kunnen bedrijven hun werknemers een OV-fietsabonnement schenken voor privégebruik. Tussen deze opties zijn natuurlijk ook allerlei combinaties mogelijk. De ervaringen van OV-fiets met bedrijfscontracten zijn zeer positief. OV-fiets richt zich momenteel vooral op bedrijven en streeft er naar om nieuwe zakelijke klanten te bereiken d.m.v. locatierichte communicatie.

In mei 2008 is een samenwerking tussen Stichting Westpoort Bereikbaar en OV-fiets gestart. Voor bedrijven in Westpoort die hun werknemers gebruik willen laten maken van OV-fiets, is er nu een speciaal aanbod waarbij bedrijven korting krijgen op de abonnements- en ritprijzen. Deze aanpak wil de Taskforce Mobiliteitsmanagement graag samen met OV-fiets en het georganiseerde bedrijfsleven op meer plekken introduceren. Naast Westpoort ziet OV-fiets de Zuidas en Amsterdam Zuidoost als kansrijke gebieden voor het uitbreiden van haar netwerk.

#### 2. Het aanbieden van fietsvergoedingen aan werknemers

Werknemers die met de auto of het openbaar vervoer naar hun werk reizen krijgen van hun werkgever vaak een tegemoetkoming in de reiskosten. Werknemers die fietsten maken ook kosten. Zo bezien zou het dus redelijk zijn om de fietsende forens tegemoet te komen in de kosten voor onderhoud en vervanging van de fiets.

### 3. Het belonen van fietsgebruik

Fietsgebruik kan door werkgevers ook gestimuleerd worden door het belonen van fietsgebruik. Door te fietsen sparen werknemers waardepunten, waarmee gespaard kan worden voor een beloning naar keuze of een goed doel ondersteund wordt. Er bestaan al allerlei initiatieven op dit gebied. Een voorbeeld is het project *Trappers*. Binnen dit project worden de fietsen van werknemers voorzien van een *tag* (zender) waarmee de gefietste ritten geregistreerd worden. Een ander voorbeeld van een beloningsproject is *Fietsen naar je werk*.

### 4. Fiets en fiscus

Er bestaan voor werkgevers verschillende belastingregelingen waarmee werknemers gunstig een fiets kunnen aanschaffen. Deze regeling kan het fietsgebruik onder werknemers stimuleren. Werkgevers kunnen bijvoorbeeld de aanschafkosten van de fiets als loonkosten afboeken of een renteloze lening verschaffen aan werknemers voor de aanschafkosten van een fiets, die werknemers vervolgens kunnen afbetalen door het inleveren van ADV-dagen of door de inhouding van loon- of reiskosten.

### 5. Fietsvoorzieningen bij bedrijven

Bedrijven met veel werknemers die op de fiets komen, zouden fietsgebruik kunnen faciliteren door het creëren van fietsvoorzieningen. Hierbij valt te denken aan (bewaakte en/of overdekte) fietsenstallingen, de beschikbaarheid van fietspompen en enkele onderhoudsbenodigdheden en eventueel douches voor werknemers die lang onderweg zijn op de fiets.

### 6. Het stimuleren van het gebruik van de elektrische fiets

Elektrische fietsen kunnen een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto naar bestemmingen die net te ver weg zijn voor het gebruik van een gewone fiets en/of per OV slecht bereikbaar zijn. Ook kan de elektrische fiets een alternatief vormen voor forensen die geen gewone fiets willen of kunnen gebruiken. Afhankelijk van de ligging van een bedrijf zou het in het kader van de hierboven beschreven maatregelen interessant kunnen zijn om ook het gebruik van de elektrische fiets te stimuleren. Bijvoorbeeld door gebruikers van de elektrische fiets in aanmerking te laten komen voor fietsvergoedingen van werkgevers; door oplaadpunten voor elektrische fietsen bij bedrijven te creëren; en door met OV-fiets de mogelijkheid te bespreken om een elektrische fiets (of scooter) op te nemen in een arrangement.

## VERWACHT EFFECT

**Bereikbaarheid:** De hierboven beschreven maatregelen kunnen het fietsgebruik onder werknemers stimuleren. Op dit vlak liggen nog veel kansen, aangezien de helft van alle autoritten nog steeds korter is dan 7,5 kilometer en aangezien het aandeel van de fiets in het OV-natransport nog erg laag is. Met name het afsluiten van OV-fietsarrangementen is een zeer kansrijke maatregel. De andere maatregelen zijn meer flankerend van aard. Ze maken fietsen echter wel aantrekkelijker en zouden daarom net het duwtje in de rug kunnen betekenen wat werknemers nodig hebben om op de fiets te stappen.

**Milieu:** Minder gebruik van de auto (voertuigkilometers in de spits) en meer gebruik van alternatieven (OV, fiets) leidt tot minder uitstoot.

## PLANNING

Al de hierboven beschreven maatregelen kunnen op de korte termijn gerealiseerd worden

**Vorbereiding:** 2<sup>e</sup> kwartaal 2008 / 3<sup>e</sup> kwartaal

**Uitvoering:** 3<sup>e</sup> kwartaal / 4<sup>e</sup> kwartaal 2008

**Oplevering:** Vanaf 4<sup>e</sup> kwartaal 2008

## ORGANISATIE

**Projectleider:** bedrijven – voor maatregel 1 (OV-fietsen) stichtingen waarin bedrijven per bedrijventerrein samen werken voor het verbeteren van de bereikbaarheid.

Betrokkenen: **Overheid, ondernemersorganisaties, bereikbaarheidsmakelaar**

Voor het succes van de hierboven beschreven maatregel is het commitment van werkgevers cruciaal. Koepelorganisaties en de in te stellen bereikbaarheidsmakelaar spelen echter ook een belangrijke rol. Koepelorganisaties kunnen bedrijven enthousiasmeren. De bereikbaarheidsmakelaar kan vervolgens samen met bedrijven de behoefte bij werknemers inventariseren en bedrijven voorlichten en adviseren over mogelijke maatregelen en de uitvoering hiervan. De gebiedsmakelaar kan bedrijven zo advies op maat leveren, over de wijze waarop ze hun bereikbaarheid kunnen verbeteren.

Het volgende overzicht geeft de hierboven beschreven aanpak weer:

1. Bedrijven enthousiasmeren: koepelorganisaties
2. Inventariseren van de behoefte: bereikbaarheidsmakelaar
3. Matchen – vraag en aanbod bij elkaar brengen: bereikbaarheidsmakelaar
4. Concept plan van aanpak: bereikbaarheidsmakelaar
5. Terugkoppeling plan van aanpak naar werknemers & -gevers: bereikbaarheidsmakelaar & bedrijven
6. Uitvoering: werkgevers (in de uitvoerende fase kan de bereikbaarheidsmakelaar een adviserende rol blijven vervullen)

## FINANCIEN

### **1. Het afsluiten van OV-fietsarrangementen met OV-fiets**

De kosten zijn voor werkgevers

### **2. Het aanbieden van fietsvergoedingen aan werknemers**

De kosten zijn voor werkgevers

### **3. Het belonen van fietsgebruik**

De kosten zijn voor werkgevers

### **4. Fiets en fiscus**

Zie 'algemeen' hieronder

### **5. Fysieke voorzieningen bij bedrijven**

De kosten zijn voor werkgevers.

### **6. Het stimuleren van het gebruik van de elektrische fiets**

De kosten zijn voor bedrijven en werkgevers.

## SAMENHANG

De maatregelen op dit formulier zijn maatregelen die werkgevers zelf kunnen uitvoeren. Het is echter belangrijk om deze maatregelen goed af te stemmen op andere (fiets-)maatregelen binnen het pakket, omdat dit een kans is voor wederzijdse versterking. Hierin vervult de bereikbaarheidsmakelaar een belangrijke rol.

De Werkgeversmaatregelen voor het stimuleren van fietsgebruik hangen ondermeer samen met:

- Infrastructurele maatregelen voor het stimuleren van fietsgebruik
- Promotie van fietsgebruik
- Initiatieven bereikbaarheidsmakelaar
- OV-optimalisatie op bedrijfslocaties (korte termijn)

## MARKETING

In de promotie van de maatregelen spelen de koepelorganisaties en de bereikbaarheidsmakelaar een belangrijke rol. Naar werknemers toe is het belangrijk om de volgende voordelen van fietsgebruik te benadrukken: Fietsen is gezond, Fietsen is ontspannend, Fietsers zijn niet afhankelijk van spijtstijden

In de eventuele promotie over de elektrische fiets is het belangrijk om rekening te houden met het imago probleem van de elektrische fiets. Veel mensen zullen een elektrisch fiets associëren met een vervoermiddel voor ouderen. Voorwaarde voor het stimuleren van het gebruik van de elektrische fiets is daarom dat deze fiets het imago krijgt van een aantrekkelijk alternatief voor de auto of brommer.

## II.8 Op de fiets naar je werk II

### Overheidsmaatregelen voor het stimuleren van fietsgebruik

#### AANLEIDING

Het stimuleren van fietsgebruik kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ambitie van de regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement Amsterdam. De fiets is een uitstekend vervoermiddel voor de korte afstand (tot 7,5 km). Fietsen veroorzaakt geen files, legt een gering beslag op de ruimte en is goed voor de luchtkwaliteit. Fietsgebruik houdt onze steden dus bereikbaar en leefbaar. Bijkomend voordeel is dat fietsen gezond en ontspannend is en dat fietsers flexibel zijn; ze zijn immers niet afhankelijk van spijtijden en OV-dienstregelingen. Fietsen stelt werknemers kortom in staat om 'slimmer en anders' te reizen en is daarom bij uitstek een maatregel die thuishoort in het pakket van mobiliteitsmanagementmaatregelen waarmee de taskforce streeft de bereikbaarheid van de Metropoolregio te verbeteren. Binnen de Metropoolregio worden nu al veel korte ritten op de fiets gemaakt (ongeveer eenderde). Maar er liggen ook nog veel kansen, aangezien de helft van alle autoritten nog steeds korter is dan 7,5 kilometer. Ook kan de combinatie van fiets- en OV-gebruik versterkt worden, omdat het aandeel van de fiets in het natransport van OV-reizen nog erg laag is.

Sommige locaties zijn nog niet goed (of veilig) per fiets bereikbaar of aangesloten op het netwerk van OV-fiets. Infrastructurele maatregelen en het creëren van nieuwe OV-fietsafgiftepunten kunnen in dergelijke situaties een belangrijke bijdrage leveren aan het stimuleren van fietsgebruik onder forensen. Van andere locaties is wellicht niet voldoende bekend dat ze per (elektrische) fiets goed bereikbaar zijn – in een dergelijk geval kan fietsgebruik gestimuleerd worden door de promotie van specifieke fietsroutes.

#### MAATREGEL

##### 1. Het inkopen van nieuwe OV-fietsafgiftepunten

De OV-fiets is een gemakkelijke en goedkope huurfiets, die op bijna alle NS-stations in de Metropoolregio te huur is. De OV-fiets is vooral bedoeld voor het overbruggen van het laatste stuk van een OV-reis tussen station en eindbestemming. Daarnaast kan de OV-fiets – eenmaal gehuurd – gedurende de werkdag natuurlijk ook voor zakelijk gebruik worden ingezet. Door het uitbreiden van OV-fietslocaties naar P+R terreinen en naar OV-haltes in de buurt van locaties waar veel bedrijven gevestigd zijn, kan gestimuleerd worden dat werknemers vaker met het OV naar hun werk komen. Zowel vanuit OV-fiets als vanuit de overheden van de Metropoolregio wordt er veel verwacht van de mogelijkheden van de OV-fiets in het natransport naar bedrijventerreinen. In overleg met OV-fiets kunnen verschillende typen afgiftepunten ingekocht worden (kluis, fietsbox, Bikedispenser). OV-fiets verzorgt vervolgens de exploitatie hiervan. OV-fiets ziet met name Westpoort, de Zuidas en Amsterdam Zuidoost als kansrijke gebieden voor het uitbreiden van haar netwerk.

##### 2. Kwaliteitsverbetering van fietsroutes naar en op bedrijfslocaties

Als we willen dat meer forensen de fiets gebruiken, is het belangrijk om bedrijventerreinen en andere locaties waar veel bedrijven gevestigd zijn, voor fietsers goed bereikbaar te maken. Afhankelijk van het gebied en de routes daarnaar toe, zouden daarvoor de volgende maatregelen nodig kunnen zijn:

- aanleggen van fietspaden en/of –stroken
- realiseren van goede bewegwijzering
- verkeersveiligheidsmaatregelen (bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen en waarschuwingsborden)
- het bouwen van (bewaakte) fietsstallingen en/of -rekken
- DVM-maatregelen, zoals het creëren van een groene-golf
- het realiseren van korte doorsteken voor fietsers
- het realiseren van goede verlichting
- goed beheer en onderhoud van bovenstaande maatregelen

### 3. Oplaadpunten voor elektrische fietsen en scooters

Elektrische fietsen kunnen een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto naar bestemmingen die net te ver weg zijn voor het gebruik van een gewone fiets en/of per OV slecht bereikbaar zijn. Ook kan de elektrische fiets een alternatief vormen voor forensen die geen gewone fiets willen of kunnen gebruiken. Het gebruik van elektrische fietsen en scooters kan gefaciliteerd en gestimuleerd worden door het realiseren van oplaadpunten voor elektrische fietsen en scooters op strategisch gekozen locaties.

### 4. Promotie van fietsroutes

Van sommige fietsroutes is niet voldoende bekend dat ze een goed alternatief vormen voor filetrajecten of drukke OV-trajecten. In dergelijke gevallen kan het gebruik van de (elektrische) fiets gestimuleerd worden door de promotie van specifieke fietsroutes. Het project 'Met de fiets minder file' is een voorbeeld van een dergelijke aanpak van de stimulering van fietsgebruik. De promotie van fietsgebruik zou enerzijds vorm kunnen krijgen door het opzetten van promotiecampagnes (bijvoorbeeld het verspreiden van fietskaarten) – de specifieke invulling hiervan zal in een later stadium (bijvoorbeeld door een gespecialiseerd communicatiebureau) ingevuld moeten worden. Anderzijds zou deze maatregel ook ingevuld kunnen worden door het routegebonden belonen van fietsgebruik. Fietsers kunnen dan bijvoorbeeld waardepunten verzamelen, waarmee geld wordt gespaard of een goed doel ondersteund wordt. Er bestaan al voorbeelden van projecten waarin werknemers beloofd worden voor fietsgebruik, zoals *Fietsen Scoort* en *Trappers*, maar deze projecten zijn niet gebonden aan specifieke routes. Wellicht kunnen grote winkelketens in een dergelijk project betrokken worden, zodat werknemers waardepunten verzamelen die ze vervolgens kunnen besteden bij het betreffende bedrijf. Dit heeft als voordeel dat de beloningskosten niet voor rekening van de overheid zijn.

## VERWACHT EFFECT

**Bereikbaarheid:** De hierboven beschreven maatregelen kunnen het fietsgebruik onder werknemers stimuleren. Op dit vlak liggen nog veel kansen, aangezien de helft van alle autoritten nog steeds korter is dan 7,5 kilometer en aangezien het aandeel van de fiets in het OV-natransport nog erg laag is.

**Milieu:** Minder gebruik van de auto (voertuigkilometers in de spits) en meer gebruik van alternatieven (OV, fiets) leidt tot minder uitstoot.

## PLANNING

Gebieden	Realiseren OV-fiets-afgiftepunten	Kwaliteitsverbetering fietsroutes	Oplaadpunten	Route promotie
<b>Teleport / Westpoort</b>				
Inventarisatiefase	2008	2008	2008	2008
Start realisatieproces	2009	Vanaf 2009	Vanaf 2009	Vanaf 2009
<b>Riekerpolder</b>				
Inventarisatiefase	2008	2008	2008	2008
Start realisatieproces	2009	Vanaf 2009	Vanaf 2009	Vanaf 2009
<b>Amsterdam Business Park</b>				
Inventarisatiefase	2008	2008	2008	2008
Start realisatieproces	2009	Vanaf 2009	Vanaf 2009	Vanaf 2009

<b>Zuidas</b>				
Inventarisatiefase	2008	2008	2008	2008
Start realisatieproces	2009	Vanaf 2009	Vanaf 2009	Vanaf 2009
Vervolg: o.a. locaties Schiphol, Bloemenveiling Aalsmeer, Almere	2009/2010	2009/2010	2009/2010	2009/2010
<b>ORGANISATIE</b>				

Projectleider: **DIVV, OV-fiets. Vervolg na 2010 met de betreffende wegbeheerders / gemeenten**

Betrokkenen: **Lokale bedrijven, Fietzersbond, Koepelorganisaties, OV-fiets, Stadsregio Amsterdam**

Het realiseren van de hierboven beschreven maatregelen is de taak van de overheid en OV-fiets (maatregel een en twee). Voor het succes van deze maatregelen is het cruciaal dat er een aanwijsbare behoefte voor bestaat. De bereikbaarheidsmakelaar speelt samen met de overheid een belangrijke rol in het inventariseren van deze behoefte. Ook kan de Fietzersbond hierbij worden betrokken, omdat zij lokale situaties voor fietsers goed kennen.

Het volgende stappenplan wordt gevolgd :

1. Bedrijven enthousiasmeren: koepelorganisaties
2. Inventariseren van de behoefte: bereikbaarheidsmakelaar
3. Matchen – vraag en aanbod bij elkaar brengen: bereikbaarheidsmakelaar, overheid
4. Concept plan van aanpak: bereikbaarheidsmakelaar, overheid, OV-fiets
5. Terugkoppeling plan van aanpak naar werknemers: bereikbaarheidsmakelaar & bedrijven
6. Uitvoering: overheid, OV-fiets

## FINANCIEN

Gebieden	kosten
Teleport / Westpoort	1000.000,-
Riekerpolder	500.000,-
Amsterdam Business Park	500.000,-
Zuidas	500.000,-
Vervolg locaties	2,5 miljoen
<b>Totaal:</b>	<b>5 miljoen</b>
	<b>Dekking voor de maatregelen:</b>
	<b>-Gemeente Amsterdam en andere wegbeheerders (OV-fiets en kwaliteitsverbetering fietsroutes)</b>
	<b>-Stadsregio Amsterdam en provincies (inzet BDU kleine fietsinfrastructuur voor kwaliteitsverbetering fietsroutes)</b>



## **SAMENHANG**

Voor de uitvoering van de maatregelen op dit formulier is de overheid verantwoordelijk. De OV-fiets maatregelen kennen een samenhang met de ambitie vanuit het Actieplan Ketenintegratie Noordvleugel. Het is belangrijk om deze maatregelen goed af te stemmen op andere (fiets-)maatregelen binnen het pakket, omdat dit een kans is voor wederzijdse versterking. Hierin vervult de bereikbaarheidsmakelaar een belangrijke rol.

De infrastructurele maatregelen voor het stimuleren van fietsgebruik hangen ondermeer samen met:

- Werkgeversmaatregelen voor het stimuleren van fietsgebruik
- Initiatieven bereikbaarheidsmakelaar
- OV-optimalisatie op bedrijfslocaties (korte termijn)

## **MARKETING**

Na het realiseren van de maatregelen, zoals die op dit formulier beschreven zijn, zou het wenselijk kunnen zijn om de verbeterde fietsroutes of nieuwe OV-fietsafgiftepunten te promoten onder forensen.

## II.9 Vanpool

### AANLEIDING

Vanpool is een nieuwe vorm van Openbaar Vervoer, waarbij 3 tot 6 mensen die dicht bij elkaar wonen en dicht bij elkaar werken, volgens een dienstregeling, gezamenlijk langs de file naar en van het werk reizen in een luxe ruimtewagen. Vanpool heeft een aantal specifieke voordelen in vergelijking met de andere Mobiliteitsmaatregelen:

#### **Concurrerend alternatief voor de file**

Vanpool is een concurrerend alternatief voor de file. Met maximaal 6 personen in een luxe ruimtewagen, onder strenge voorwaarden, langs de file via de vluchtstrook.

#### **Specifieke uitbreiding OV-capaciteit**

Extra OV in de steeds drukker wordende ochtend- en avondspits is gewenst. Ook Streekbussen in de regio zijn uitstekend bezet in de spits, ook al slingeren deze vaak door dorpen en steden in plaats van het bieden van snelle rechtstreekse verbindingen. Hierbij worden omwille van kostendekkingsgraad alleen dichtbevolkte gebieden aangedaan. Uitbreiding van het aantal buslijnen is een kostbare zaak en heeft een doorlooptijd van kwartalen. Vanpool echter kan zeer specifiek en binnen enkele weken worden ingezet en kampt niet met de drukte die voor veel autoforensen de vooroordelen tegen OV onderstrepen.

#### **Kosteneffectief**

Het Reizigersaandeel dekt in geval van Vanpool het merendeel van de kosten. Dit in tegenstelling tot OV-bedrijven waarbij de gemiddelde kostendekking nauwelijks boven de 35% uitkomt. Vanpool is daarmee voor overheden een goedkope wijze om OV snel en effectief uit te kunnen breiden.

#### **Het is de werknemer die kiest**

Het staat de werknemer vrij om te kiezen voor het vervoermiddel dat voor zijn/haar situatie het beste past. Uit de projecten die Verkeer.advies met Rijkswaterstaat heeft uitgevoerd (Zuidoostpas, A4-A10 Zuidpas en A9 Noord) blijkt dat het merendeel van de filerijders ondanks de files met de auto toch sneller zijn dan met het OV. Het ontbreekt in deze gevallen aan een concurrerend alternatief voor de file. Tevens is gebleken dat - indien er met OV een concurrerend alternatief voor de file wordt geboden - men te bewegen is om de overstap te maken. (mits de juiste marketing wordt toegepast). Vanpool sluit in termen van snelheid, comfort en gemak (van deur tot deur) sterk aan bij de belevingswereld van de autoforens.

## MAATREGEL

### Top Down benaderen van potentiële deelnemers

Vanpool leent zich bij uitstek voor de z.g. "Top Down Benadering" Het benaderen van de bedrijvenparken in de Metropoolregio, meer in het bijzonder in de regio Amsterdam (O.A. Zuid Oost, Zuidas, Schiphol Centrum, -Oost en -Rijk, en Riekerpolder) geniet de voorkeur. Via de hier gevestigde bedrijven, veelal met hulp van H&R en/of Facility Management, worden de individuele werknemers geïnformeerd over Vanpool. De manier waarop wordt met het bedrijf afgestemd

Verkeer.advies wil het huidige gebruik Vanpool op de A6 en A9 continueren. Daarnaast wil zij Vanpool introduceren op de A2, A4 en A7.

Een herkomst- en bestemmingsonderzoek dient uiteindelijk als basis voor het samenstellen van Vans. De kans voor het inzetten van Vanpool is het grootst bij bedrijven waar sprake is van regelmatige werktijden. Het concept leent zich weer wat minder voor (wisselende) ploegendiensten. Als een en dezelfde groep hetzelfde wisselrooster draait, dan is Vanpool ook een gemakkelijk in te voeren maatregel.

## VERWACHT EFFECT

**Bereikbaarheid:** Voor iedere Vanpool die weg opgaat, kunnen maximaal 5 auto's van de weg af. Daarnaast neemt de parkeerdruk op bedrijvenparken af. Vanpool heeft ook nog direct effect op de CO2-uitstoot en zorgt het voor minder stress bij werknemers, want één collega rijdt zijn overige collega's. Tijdens de rit is er dus tijd voor andere zaken, bijv. van het voorbereiden van een vergadering tot aan gewoon lekker ontspannen. In overleg met Rijkswaterstaat zal er voor die wegedeeltes, waar de filedruk het hoogst is, ontheffing voor de vluchtstrook moeten worden verleend. Vanpool valt of staat bij het, tijdens file, gebruik maken van de vluchtstrook, hier zijn strenge voorwaarden aan verbonden,

Vanpool zal als één van de oplossingen uit een breed pakket van mobiliteitsmaatregelen een bijdrage leveren aan het halen van de 5% doelstelling. Vanpool appelleert door zijn productspecificatie (individueel, luxe, van deur tot deur vervoer), vooral aan het kantoorpersoneel in de bedrijvenparken.

**Milieu:** Secundair aan de doelstelling van 5% is het behalen van reductie van uitstoot. Dit kan worden bereikt door het inzetten van milieuvriendelijke MPV's met een A-, B- of maximaal C-label. Al is er bij een goed gevulde Van (>= 4) natuurlijk al sprake van die reductie van uitstoot (minimaal 3 auto's minder in de spits). Nieuwe technieken (Hybride, Waterstof, etc) kunnen in een aparte Vanpool Pilot worden opgenomen en getest.

## PLANNING

**Vorbereiding:** 2008 – NVT Aanpak is reeds gestart

**Uitvoering:** 2008-2012

**Oplevering:** 2008-2012

## ORGANISATIE

Projectleider

**Verkeer.advies in samenwerking met de onderstaande betrokkenen:**

### **Betrokkenen**

**Overheden:** RWS Noord Holland i.v.m. de benodigde ontheffingen, provincie i.v.m. eventuele subsidies. Stadsregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland als concessieverleners.

**Bedrijfsleven:** Individuele bedrijven en georganiseerde bedrijfsleven (bedrijvenverenigingen en –parken)

**Leveranciers:** Autofabrikanten van (milieuvriendelijke) MPV's.

## FINANCIEN

Vanpool rekent een deelnemersbijdrage vergelijkbaar met een 2<sup>e</sup> klas maandabonnement NS.

De financiering van het project (opstartkosten) is reeds gerealiseerd via een bijdrage van € 600.000 uit het regionale fonds BONRoute.

## SAMENHANG

### **Aanbodkant:**

Naast het feit dat Verkeer.advies de Vans aan de gebruikers levert is zij ook verantwoordelijk voor het totale selectieproces en de plaatsing van deelnemers. VA beschikt over een geautomatiseerd systeem om deelnemers op een Van te kunnen plaatsen. De administratieve afhandeling van Vanpool vindt ook via Verkeer.advies plaats.

### **Vraagkant:**

Via de individuele bedrijven, maar ook via bedrijvenverenigingen, wordt VP onder de aandacht gebracht van geïnteresseerden. VP wordt als een van de mogelijke mobiliteitsmaatregelen standaard aangeboden.

## MARKETING

Marketing zal wat de "Top Down" benadering betreft in samenspraak gaan met de bedrijven. VA zal er voor zorgen dat er een aantal pasklare oplossingen zijn voor de marketingcommunicatie. Diverse middelen zijn beschikbaar, de manier waarop de middelen zullen worden ingezet, kunnen van bedrijf tot bedrijf verschillen.

## II.10 Stimuleren OV-gebruik – aantrekkelijke aanbiedingen voor forensen en bezoekers

### AANLEIDING

Goed functionerend Openbaar Vervoer biedt reizigers de mogelijkheid om hun activiteiten flexibel en binnen acceptabele tijd uit te voeren. Tevens levert het een wezenlijke bijdrage aan de bereikbaarheid van belangrijke concentraties van voorzieningen en bedrijven. Het is een factor waar bewoners en bedrijven rekening mee houden bij de keuze van de woning en de bedrijfslocatie. Er zijn diverse maatregelen denkbaar die zorgen voor een beter afgestemd OV-aanbod en daarmee resulteren in een hoger OV-gebruik. Binnen de Taskforce Mobiliteitsmanagement is het stimuleren van OV-gebruik een belangrijk onderdeel van het gehele mobiliteitspakket. Overheden, vervoerders en (georganiseerd) bedrijfsleven kunnen gezamenlijk zorgen dat het OV-gebruik toeneemt en daarmee een bijdrage levert aan de bereikbaarheid. Dat kan locatiespecifiek, maar er zijn ook generieke maatregelen die binnen de Metropoolregio Amsterdam bijdragen aan deze doelstelling. Het verbeteren van het imago van OV en beter laten aansluiten van het product op de wensen van de klant kan het aandeel vaste gebruikers laten toenemen. Met gerichte marketing van OV kunnen potentiële klanten actief worden benaderd en bestaande klanten langer worden gebonden. Twee stappen kunnen hierbij worden onderscheiden:

- keuzereizigers verleiden om (voor het eerst) het openbaar vervoer te gebruiken;
- keuzereizigers binden aan het openbaar vervoer.

Als veel mensen voor een vaste prijs beschikken over een abonnement en een lager tarief betalen voor hun kilometers, dan wordt het openbaar vervoer al snel de voordeligste keus (zoals nu de auto). Bijkomend voordeel van vastrechtkaarten is de vaste inkomstenbron voor vervoerders. Ook werkgevers worden zo gestimuleerd om vastrechtkaarten te kopen voor hun werknemers. Verkeer.advies experimenteert daar al mee samen met bedrijven op de Zuidas ('Destination Work') en Schiphol ('Schiphol Forenskaart').

### MAATREGEL

#### 1. Generiek: Promotie gericht op uitbreiding aantal abonneenthouders

Vanuit de Taskforce Mobiliteitsmanagement worden initiatieven gestart die zijn gericht op het gebruik van 'vastrechtkaarten' (abonnementen) en voordelige arrangementen.

**Actie:** div. acties Verkeer.advies gericht op uitbreiden aantal 'forenskaarten'. O.a. Destination Zuidas, Destination Zuidoost (AMC), Schiphol Forens Kaart.

**Actie:** Stadsregio Amsterdam gaat als opdrachtgever de vervoerders actiever stimuleren om het aandeel abonneenthouders in het OV te vergroten. De ambitie is om in de periode tot 2020/2030 tenminste 40 procent van de inwoners over een regionaal OV-abonnement te laten beschikken.

#### 2. Generiek: Early-Bird arrangementen

In het buitenland zijn diverse voorbeelden van 'early-bird' ('vroeg op weg') arrangementen te vinden, waarmee OV-reizigers met kortingen worden verleid om eerder, dus vóór de spits, de trein of bus te pakken. Hiermee kan het voor bepaalde doelgroepen interessant zijn om het OV te kiezen en voor vervoerders biedt het mogelijkheden om het ingezette materieel optimaal te benutten.

**Actie:** Overheden en georganiseerd bedrijfsleven starten overleg met vervoerders om haalbaarheid te bepalen.

### 3. Generiek: Optimaliseren Nachtnet OV

Het is voor het eerst dat alle vervoerders in de regio de handen ineen slaan om hun producten beter op elkaar af te stemmen. Dat is noodzakelijk, omdat het Nachtnet in enkele opzichten nogal versnipperd is. Eindresultaat is een geïntegreerd aanbod aan nachtvervoer, waarin dienstregelingen, tarieven en kaartsoorten en de informatievoorziening optimaal op elkaar zijn afgestemd en sprake is van herkenbare en goed ingerichte haltevoorzieningen. Dit biedt verbeterde reismogelijkheden in het woon-werkverkeer, met name rond locaties waar veel 's-nachts wordt gewerkt zoals Schiphol, Bloemenveilig en Westpoort.

**Actie:** reeds gestart (Stadsregio Amsterdam i.s.m. vervoerders)

### 4. Generiek: Kaartjes en Kennismaking (Actieplan Groei op het Spoor)

Het treinkaartje is een interessant instrument om reizigers te verleiden om van de trein gebruik te (blijven) maken. Vervoerders kunnen variëren met verschillende abonnementen, slimme kaartsoorten, groepskortingen, kennismakingsacties en combinatiearrangementen. Het ministerie van V&W wil een aanjagende rol spelen op het vlak van kaartjes en kennismaking en bespreekt met NS en mogelijk ook regionale vervoerders de mogelijkheden van kennismakingsarrangementen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de experimenten met gratis of goedkoop regionaal OV. Er wordt op specifieke doelgroepen ingezet, waarbij als voorbeeld filerijders worden genoemd. Het ministerie stelt een financieringsregeling op en heeft vanuit het Actieplan Groei op het spoor een budget van € 25 mio. Beschikbaar.

**Actie:** Samen met de regionale vervoerders en NS initiatieven ontwikkelen die passen binnen de doelstelling van het ministerie V&W (o.a. Actieplan Groei op het Spoor, fileproof).

## VERWACHT EFFECT

**Bereikbaarheid:** Het OV-aandeel richting de stedelijke werkgebieden in de Metropoolregio loopt op tot ongeveer 40% (OV-visie 2010-230 Stadsregio Amsterdam). Doel is dit aandeel te vergroten en bij te dragen aan de doelstelling om 5% minder autokilometers in de spits te realiseren.

De verwachting is dat met individuele en collectieve abonnementen meer klanten zullen worden gebonden. Uit voorbeelden in binnen- en buitenland blijkt dat hierin veel winst te behalen is, zonder dat hiermee hoge investeringen noodzakelijk zijn. Voorbeelden in de eigen Regio tonen aan dat de bereikbaarheidsalternatieven (OV-passen) tijdens groot onderhoud aan o.a. A9 en A4-A10Zuid tot structurele toename van het OV-aandeel leiden oplopend tot wel 10%.

**Milieu:** Minder gebruik van de auto (voertuigkilometers in de spits) en meer gebruik van alternatieven (OV, fiets) leidt tot minder uitstoot.

## PLANNING

<b>Vorbereiding:</b>	2008
<b>Uitvoering:</b>	2008-2012
<b>Oplevering:</b>	2008-2012

## ORGANISATIE

Projectleider:

**Promotie gericht op uitbreiding aantal abonneementhouders:** Stadsregio Amsterdam, Vervoerders, Verkeer.advies

**Early-Bird arrangementen:** Overheden en georganiseerd bedrijfsleven

**Optimaliseren Nachtnet OV:** Stadsregio Amsterdam en NS

**Kaartjes en Kennismaking:** Overheden en vervoerders

Betrokkenen:

-**Overheden:** wegbeheerder, opdrachtgever OV, subsidiegever, projectaanjager, coordinator

-**Vervoerders:** uitvoeren van dienstregeling, expertise, marketing- en promotie en gericht benaderen van klanten

-**Georganiseerd bedrijfsleven:** enthousiasmeren en informeren, inzichtelijk maken van de vraag naar OV, actieve participatie in locatiegerichte OV-maatregelen

## FINANCIEN

**Kosten + dekking: PM**

**Promotie gericht op uitbreiding aantal abonneementhouders: nader in te vullen**

**Early-Bird arrangementen: nader in te vullen**

**Optimaliseren Nachtnet OV:** nu nog nihil. Bij uitbreiding dienstregeling is extra inkoop van OV noodzakelijk.

**Kaartjes en Kennismaking: nader in te vullen**

## SAMENHANG

Een gezamenlijke aanpak door overheden, vervoerders en georganiseerd bedrijfsleven gericht op het stimuleren van OV-gebruik is van cruciaal belang. Overheden stimuleren vervoerders om de markt verder op te zoeken, o.a. door aanloopkosten en subsidies te verstrekken. Het georganiseerde bedrijfsleven speelt een belangrijke rol aan de vraagzijde, door de mogelijkheden van div. OV-arrangementen actief uit te dragen. Dit past binnen de minder vrijblijvende aanpak van mobiliteitsmanagement zoals de Taskforce in de Metropoolregio Amsterdam die nastreeft.

Deze maatregel hangt samen met:

-OV-visie Stadsregio Amsterdam

-Initiatieven Bereikbaarheidsmakelaar (Verkeer.advies)

-Initiatieven 'Gratis OV' vanuit Fileproof (ministerie V&W)

-Actieplan 'Groei op het spoor' (ministerie V&W)

-etc.

## MARKETING

Marketing is vooral een taak van de vervoerders: zij onderhouden de contacten met hun reizigers, beschikken over de meeste kennis, informatie en ervaring en hebben het meeste belang bij het aan de man brengen van hun diensten. Overheden kunnen stimuleren aan de opdrachtzijde. Het (georganiseerde) bedrijfsleven kan aan de vraagzijde stimuleren dat meer individuele en/of collectieve abonnementen en arrangementen worden afgenomen.

De Stadsregio Amsterdam heeft de oprichting van een 'Marketingbureau' voor ogen waarin de marketingactiviteiten en activiteiten ter bevordering van het imago van het openbaar vervoer in de Stadsregio op elkaar worden afgestemd. Voorbeelden: één gezamenlijke huisstijl, meer uniformering, gezamenlijke marketingactie, gezamenlijke communicatie over alle projecten en ontwikkelingen, één OV-website, een overkoepelende lijnenkaart met het OV-netwerk, uniforme vertrekstaten en lijnfolders, gezamenlijke informatie over ingang nieuwe dienstregeling of werkzaamheden etc).

## II.11 Kostenbesparende milieumaatregelen

### AANLEIDING

In het Convenant Mobiliteitsmanagement komen de deelnemers een reductie van het aantal autokilometers in de spitsen (07.00-09.00 en 16.00-19.00uur) met ten minste 5 procent overeen. Een afgeleid doel is het bereiken van een vergelijkbaar effect op de milieu-uitstoot. Hiermee wordt een verbetering geleverd aan de luchtkwaliteit en wordt klimaatverandering tegengegaan. Het convenant richt zich op het terugdringen van het aantal autokilometers in de spitsen. Minder kilometers betekent daarbij ook minder uitstoot. Sommige mobiliteitsmaatregelen kunnen er echter toe leiden dat er op andere tijden wordt gereden; in dat geval zou de uitstoot gelijk blijven (of minder afnemen). De volgende kostenbesparende milieumaatregelen maken het mogelijk de uitstoot hoe dan ook terug te dringen.

### MAATREGEL

Maatregelen van toepassing op de wagenparken van bedrijven:

1. Bij aanschaf van nieuwe voertuigen alleen voertuigen aanschaffen die een **A of B energielabel** hebben. Dit zijn voertuigen die 10% of meer zuiniger zijn met brandstofverbruik.
2. Bij aanschaf van nieuwe dieselveertuigen alleen **voertuigen met een roetfilter** aanschaffen.
3. Op bestaande dieselveertuigen **roetfilters aanbrengen** (voor zover technisch mogelijk is)
4. Rijstijltrainingen **Het Nieuwe Rijden** organiseren voor de werknemers. Hiermee kan 5 tot 10 % brandstof worden bespaard.
5. **Bandenspanning** van de voertuigen regelmatig controleren met als gevolg lager brandstofverbruik.

### VERWACHT EFFECT

Minder uitstoot CO<sub>2</sub>

Naast verbeteringen voor het milieu geeft het ook financieel voordeel.

Minder uitstoot fijnstof

Minder uitstoot NO<sub>2</sub>

Resultaat: over enige jaren (na afloop van bijvoorbeeld leasetermijnen) schone wagenparken bij bedrijven.

### PLANNING

Uitvoering: Vanaf de start meenemen bij de locatiegerichte aanpak door bedrijven te informeren over het kostenbesparende karakter van deze milieumaatregelen.

### ORGANISATIE

Betrokkenen: KvK Amsterdam, VNO-NCW West, MKB en ORAM brengen dit onder de aandacht van hun leden. De bereikbaarheidsmakelaar neemt deze maatregelen bij de locatiegerichte aanpak in het informatiepakket mee. In de presentatiesets voor de achterban van de intermediaire organisaties en voor de werkvloer zullen deze onderwerpen meegenomen worden.

### FINANCIEN

**Kosten:** maatregelen verdienen zichzelf terug en leveren op termijn geld op. De kostenbesparingen treden op door lager brandstofverbruik bij het gebruik en lagere vaste lasten (BPM, MRB).



## SAMENHANG

Deze maatregel is aanvullend op de mobiliteitsmaatregelen uit het pakket.

## MARKETING

Bij de promotie spelen de koepelorganisaties en de bereikbaarheidsmakelaar een belangrijke rol.

Informatiemateriaal is beschikbaar via verschillende websites:

[www.VROM.nl](http://www.VROM.nl) (zoek onder publicaties : brandstofverbruiksboekje voor uitstootgegevens en zoek onder roetfilters voor subsidie)

[www.ANWB.nl](http://www.ANWB.nl) zoek energielabel en klik dan op pdf personenauto's met energielabel A of B per voertuigklasse)

[www.hetnieuwerijden.nl](http://www.hetnieuwerijden.nl) voor rijstijltraining

[www.bandopspanning.nl](http://www.bandopspanning.nl) voor bandenspanning

## **Categorie III: Proeven met betaald rijden in combinatie met OV-forensenkaarten**

Een manier om de vraaggerichte benadering van dit pakket te versterken is om vrijwillige proeven met anders betalen voor mobiliteit te organiseren. In de nieuwe setting met duurdere spitskilometers zullen werknemers eerder geneigd zijn hun huidige reisgedrag te heroverwegen, zeker als zij ook nog eens aantrekkelijke aanbiedingen voor OV-Forenskaarten op maat ontvangen.

### III. Proef met betaald rijden in combinatie met OV-forenskaart Ervaring met kilometerprijs en stimulering van OV gebruik

#### AANLEIDING

De urgentie van het bereikbaarheidsprobleem in de metropoolregio wordt onderkend door werknemers, werkgevers en overheden. Met name de bereikbaarheid van economisch belangrijke locaties moet snel verbeteren.

Vanaf 2012 zal Anders Betalen voor Mobiliteit, met verplichte heffing, geïntroduceerd worden voor personenauto's. In de tussentijd kan deze proef met betaald rijden zorgen voor een verbetering van de bereikbaarheid, inzicht in gedragseffecten van een kilometerheffing en ervaring met het technisch systeem. Dit zijn ook de drie criteria die het ministerie van V&W graag terug ziet komen in de regionale mobiliteitsaanpak tot 2012.

Vanuit de taskforce MM wordt het aangrijpingspunt gelegd bij werknemers omdat zij uiteindelijk de keuzes maken. Het opstarten van een proef betaald rijden met vrijwillige deelname sluit aan bij deze focus op werknemers en bij de focus op bedrijventerreinen; Vanuit (grote) bedrijventerreinen wordt werknemers gevraagd deel te nemen aan de proef en wordt hen de kans geboden om aan de hand van een aantrekkelijk pakket maatregelen hun mobiliteitsgedrag te veranderen.

#### MAATREGEL

**De maatregel** is gericht op vrijwillige deelname door werknemers van in de metropoolregio gevestigde bedrijven en instellingen en heeft twee elementen:

##### 1. een vorm van betaald rijden

vooruitlopend op de landelijke invoering van de kilometerprijs  
variabilisatie van mobiliteitskosten  
deelnemer betaalt altijd en overal: tariefdifferentiatie naar spits- en dalperiode  
verbruiksregistratie met een On Board Unit (beschikbare OBU techniek), uitleesbaar met GPRS of GSM  
facturering en betaling/verrekening via back-office

er is geen sprake van een *belonings*proef: onveranderd gedrag leidt tot netto-betalen.

##### 2. een aantrekkelijk OV-arrangement

voor het woon-werk verkeer  
met een bereikbaarheidsmakelaar die voorziet in informatie, organisatie, afstemming en vastlegging  
de werkgever stimuleert de werknemer en heeft mede invloed op de dienstregeling van het OV

**Voor de deelnemer** betekent dit:

Hij (of zij) krijgt maandelijks een budget, gebaseerd op MRB/BPM  
Hij gaat vanaf dan overal en altijd betalen per gereden kilometer.  
Hij levert zijn reiskostenvergoeding in  
Hij krijgt een OV-forenskaart om met het OV te gaan reizen en wordt ondersteund door een 'bereikbaarheidsmakelaar'.  
Hij kan voordeel boeken in tijd/geld en imago-effect.  
Hij is al ingespeeld op de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit en zal door zijn (aangepaste) gedrag er alleen maar voordeel van hebben.

## Schaalniveau / uitrol

Er wordt kleinschalig begonnen aan de gebruikerskant, met proeven van 1.000 deelnemers. Er vindt telkens opschaling plaats, met tussentijdse ijkmomenten. De proef kan binnen het mobiliteitspakket Metropoolregio Amsterdam ingediend worden voor subsidie met een afgebakend aantal deelnemers (10.000 bijvoorbeeld).

Tussentijdse evaluaties van de effecten van het pakket aan mobiliteitsmaatregelen op het reisgedrag en de locatiebereikbaarheid, rekening houdend met de systeemeigenschappen en kosten, kunnen belangrijke informatie opleveren voor de landelijke invoering van ABvM. Het is nog onzeker of in de metropoolregio toegepaste technieken ook landelijk kunnen worden ingezet. Andersom kan ook de inrichting van de proef tussentijds aangepast worden aan de nieuwe inzichten die V&W ontwikkelt met betrekking tot de inrichting van de differentiatie naar plaats en tijd in 2012.

## VERWACHT EFFECT

Ten eerste is er sprake van belangrijke leereffecten. De maatregel moet gezien worden als belangrijk element binnen het gehele pakket en voldoet ook goed aan de criteria die V&W stelt aan de maatregelen tot 2012 (inzicht in gedragseffecten en technologische innovatie).

Effect voor deelnemer aan proef: Alleen goed gedrag leidt tot beloning. Onveranderd gedrag leidt tot financieel verlies.

Effect voor rijk: Een groot leereffect door praktijkproef (systeem, apparatuur, gedragseffecten) en een positieve impuls aan publieke discussie over ABvM.

Effect voor regio en werkgevers: Betere bereikbaarheid (met name rond grote bedrijvenlocaties) op korte termijn. Bovendien is er steun vanuit de landelijke VNO/NCW.

Verwachting is dat bereikbaarheid van deelnemende bedrijventerreinen al snel merkbaar zal verbeteren. Het openbaar vervoergebruik onder de werknemers daar zal naar verwachting ook merkbaar toenemen. Per 1000 deelnemers is een rekenkundige besparing van 0,4% tot 0,7 % op dit totaal aantal voertuigkilometers denkbaar. Het bereikbaarheidseffect van een dergelijke afname van de voertuigprestatie is van veel factoren afhankelijk. De aanwezige latente vraag is waarschijnlijk zo groot dat een substantiële verbetering van de netwerkprestatie zich pas zal voordoen bij een omvangrijke deelnemersgroep. Het beoogd totaaleffect is een afname van 5% reductie autogebruik in de spits en dit lijkt in principe met 5.000 deelnemers bereikt te kunnen worden indien ook het volledige maatregelenpakket van de Taskforce wordt uitgevoerd.

De Proef met betaald rijden is een belangrijk onderdeel uit het maatregelenpakket, voor deze maatregel is dan ook een aantal scenario's doorgerekend. Het overige pakket (I, II, IV en V) is als een contante opgenomen voor alle scenario's.

code	maatregel(cluster)	deelnemers	reductie	totaal effect	ABvM meerwaarde
I, II, IV en V	Overige maatregelen	circa 20.000	6050	3,18%	
III	ABvM sc1	1000	750	3,58%	0,39%
III	ABvM sc2	2000	1500	3,97%	0,79%
III	ABvM sc5	5000	3750	5,16%	1,97%
III	ABvM sc10	10000	7500	7,13%	3,95%

## PLANNING

Er is sprake van een gebiedsgerichte aanpak met uitrol naar meer deelnemers.

Voorlopige planning:

September 2008	voorbereiding aanbod regionale taskforce Amsterdam
4 <sup>e</sup> kwartaal 2008	aanbesteding
1 <sup>e</sup> kwartaal 2009	gunning en inbouw
2 <sup>e</sup> kwartaal 2009	eerste 1.000 deelnemers van start
3 <sup>e</sup> kwartaal 2009	evaluatie
4 <sup>e</sup> kwartaal 2009 etc	vervolg tranches na Go/NoGo

## ORGANISATIE

Indiener: Platform bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam

Projectleider: DIVV is opdrachtgever/projectverantwoordelijk van de proef

Belangrijke partner: de bereikbaarheidsmakelaar

## FINANCIEN

De ambitie is om een maximaal bereikbaarheidseffect te genereren voor de regio. Daarvoor is het nodig om een groot aantal vrijwilligers te contracteren: Zij leveren hun reiskostenvergoeding in, krijgen een OV-forensenkaart en gaan betalen voor de gereden autokilometers. Bij 50.000 deelnemers wordt verwacht dat een substantieel effect op de regionale bereikbaarheid wordt behaald. Kosten hiervoor zijn echter ook substantieel; een ruime 129 miljoen voor de 4 jaar tot 2012.

De inzet is daarom om nu een reële claim neer te leggen van circa 38-40 miljoen euro, waarmee een proef tot 10.000 deelnemers gefaciliteerd kan worden.

## SAMENHANG

Binnen deze proef is er een sterke samenhang tussen de twee componenten; de proef met betaald rijden en de OV forenskaart. De deelnemer committeert zich aan de proef: hij gaat minder met de auto rijden en in ieder geval zoveel mogelijk buiten de spits. Het OV fungeert als alternatief en wordt aantrekkelijk en laagdrempelig gemaakt door de OV forenskaart. Daarnaast is er de 'bereikbaarheidsmakelaar' die zorgt voor informatievoorziening en OV op maat.

Buiten deze maatregel is er een sterke samenhang met de andere maatregelen die worden genomen in het kader van de taskforce mobiliteitsmanagement: Initiatieven als telewerken en smart working centres zorgen ervoor dat de deelnemer überhaupt minder vaak hoeft te reizen en minder vaak in de spits. Dit maakt het voor de deelnemer aan de proef alleen maar makkelijker om weinig autokilometers te maken en zo voordeel te behalen uit de proef. De aanbodmaatregelen uit het pakket, zoals investeringen in openbaar vervoer en fiets, zorgen voor betere alternatieven voor autogebruik en stimuleren op deze manier de deelnemers.

De koppeling tussen deze maatregel en de rest van de maatregelen uit het convenant, ligt in het feit dat alle maatregelen een focus op bedrijventerreinen en belangrijke woon-werkrelaties kennen. Op deze relaties worden dus aanbod- en vraagmaatregelen gekomen, die elkaar zullen versterken.

## MARKETING

In de promotie van de maatregelen spelen de bedrijven, koepelorganisaties (met name ORAM, als organisatie voor bedrijventerreinen) en de bereikbaarheidsmakelaar een belangrijke rol. Voor een groot deel genereert de maatregel echter zijn eigen marketing:

Het uitdragen van de successen van het initiatief zal bijdragen aan het positieve beeld dat de omgeving opbouwt. Goede ervaringen vanuit de gebruikersgroep met betrekking tot reisgemak, kostenvoordeel en gewenste imago-effecten kunnen wervende uitwerking hebben op potentiële gebruikers. Goede ervaringen vanuit de projectorganisatie met betrekking tot bespaarde autokilometers, verbeterde bereikbaarheid, gewinning betaald rijden en verminderde milieubelasting zullen beleidsmakers bij overheden, bedrijfsleven en non gouvernementele organisaties versterken het draagvlak voor deze vorm van mobiliteitsmanagement en kunnen er toe aanzetten het goede voorbeeld te volgen.

De algemene boodschap dat mobiliteitsmanagement in de metropoolregio Amsterdam 'werkt' en dat succesvolle initiatieven worden genomen om de regio beter bereikbaar te maken zal via nationale media breed gehoord worden. Dergelijke berichtgeving biedt een welkom tegenwicht tegen de notie dat de metropoolregio achterstand opbouwt en kan een positieve impuls geven aan de discussie over Anders Betalen voor Mobiliteit.

## **Categorie IV: Maatregelen die door werkgevers uit de Kopgroep worden genomen**

Een volgend belangrijk blok in de aanpak wordt gevormd door werkgevers die op het vlak van slimme en verantwoorde mobiliteit het goede voorbeeld geven en ook anderen daartoe willen inspireren.

Een aantal grote en actieve werkgevers neemt verantwoordelijkheid en wil als voorbeeld dienen en verklaart door mee te tekenen dat zij de ambitie hebben om het aantal autokilometers dat hun werknemers in de spitsen (07.00 – 09.00 en 16.00 – 19.00 uur) afleggen in de periode 2008 – 2012 met 10 procent terug te dringen. Deze te nemen maatregelen sluiten aan bij de in deze bijlage opgenomen maatregelen.

## **Categorie V: Investeren in extra Openbaar Vervoer**

Het vijfde en laatste 'blok' van het pakket mobiliteitsmaatregelen bij het Convenant Mobiliteitsmanagement van de Metropoolregio Amsterdam bestaat uit maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer waardoor openbaar vervoer een alternatief wordt in de ogen van de automobilist. Op deze manier draagt openbaar vervoer bij aan de doelstelling van 5% reductie van autokilometers in de spits. De openbaar vervoer maatregelen bestaan uit corridorgerichte, generieke en locatiespecifieke maatregelen. Aangezien het geen expliciete mobiliteitsmanagementmaatregelen zijn, worden deze maatregelen niet expliciet in deze factsheets meegenomen.