

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

Datum
3 september 2008

Betreft
adviezen Expertteam Taskforce Mobiliteitsmanagement aan de regio's

1 Regio Amsterdam

Vertegenwoordiging tijdens toetsgesprek:

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

1.1 Over het convenant

Inhoud

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

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

Voor ABvM heeft de regio Amsterdam al een uitvoeringsplan opgesteld.

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

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

Proces

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

1.2 Advies van de commissie

Financiering

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

Vervolgtraject

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

Inzet van de bereikbaarheidsmakelaar

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

Commitment werkgevers en werknemers

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

1.3 Algemene indruk

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

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

2 Regio Arnhem – Nijmegen

Vertegenwoordiging tijdens toetsgesprek:

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

2.1 Over het convenant

Proces

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

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

Inhoud

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

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

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

2.2 Advies van de commissie

Betrokkenheid verschillende overheden

De huidige deelname van de overheid aan de stuurgroep en het projectteam beperkt zich tot de stadsregio Arnhem Nijmegen. De betrokkenheid van de andere overheden (gemeente Arnhem, gemeente Nijmegen, Provincie Gelderland etc.) is enkel geborgd via de klankbordgroep en de reguliere overlegstructuren binnen de Stadsregio. Dit brengt volgens de commissie risico's met zich mee, zowel organisatorisch als financieel.

Een grotere betrokkenheid van gemeenten bij de uitwerking van maatregelpakketten op bedrijventerreinen kan daarnaast het draagvlak en de effectiviteit van maatregelen vergroten. Ook kunnen er kansen voor medefinanciering ontstaan.

Financiering

De commissie waardeert de beslissing van de regio maatregelen mede te selecteren op basis van kosteneffectiviteit. De commissie beveelt aan om het convenant zo snel mogelijk van een financiële paragraaf te voorzien.

Opnemen planning en uitrol

De regio heeft in zijn presentatie een helder beeld geschetst van de stappen die de komende maanden gezet worden. De commissie beveelt aan dit op te nemen in het convenant en daarbij ook de stappen voor de uitrol naar bedrijventerreinen een plek te geven.

Samenhang

De regio heeft ervoor gekozen om vanuit verschillende sporen (individuele werkgevers, clusters, gebiedsgericht) te werken aan een betere bereikbaarheid. Een aandachtspunt is de afstemming en samenhang tussen de verschillende sporen.

ABvM

De commissie raadt aan om met ABvM in gesprek te gaan over een verdere uitwerking van de proeven met betaald rijden in de regio. Een gewenste focus betreft het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag van de automobilist door (1) een prijsprikkel, en/of (2) VAS diensten (zoals reistijd- of routeinformatie)

2.3 Algemene indruk

De regio Arnhem – Nijmegen hanteert een 'bottom-up' strategie die op het expertteam sterk overkomt.

Aan goede, innovatieve ideeën ontbreekt het de regio niet. De komende maanden zullen de ideeën verder uitgewerkt moeten worden. Ook zal op bepaalde onderdelen een prioritering van plannen plaatsvinden.

Op basis van de gepresenteerde aanpak heeft de commissie er vertrouwen in dat de regio met een samenhangend pakket aan maatregelen komt dat een positief effect op de bereikbaarheid van de regio zal hebben.

3 Regio Eindhoven – 's Hertogenbosch

Vertegenwoordiging tijdens toetsgesprek:

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

3.1 Over het convenant

Inhoud

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

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

De maatregelen richten zich op zowel personen- als goederenvervoer.

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

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

Proces

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

stichting WegwijsA2 zijn werkgeversverenigingen en decentrale overheden verenigd. De stichting wordt bestuurd door bestuursleden uit het bedrijfsleven.

Met WegwijsA2 staat er een duidelijke projectorganisatie en is het proces geborgd. Er is een partij die 'de kar trekt'. Ook zijn afspraken over de monitoring en eventuele bijsturing gemaakt. De deelname van werkgevers is geheel vrijblijvend. Zij kunnen mobiliteitspassen afnemen. In het bestuursconvenant is de bijdrage van werkgeverszijde gezekerd, maar moet nog verder worden ingevuld.

3.2 Advies van de commissie

Duurzaamheid commitment

De samenwerking tussen partijen is momenteel voor een groot deel gestoeld op een specifiek bereikbaarheidsprobleem dat de regio te wachten staat, namelijk de werkzaamheden aan de A2. De uitdaging is om er voor te zorgen ook in de periode na de werkzaamheden, wanneer de urgentie minder groot is, werkgevers betrokken blijven bij mobiliteitsmanagement. Hiervoor is een fundamentele verandering in denkwijze noodzakelijk. De commissie adviseert hiervoor om de daarvoor ingediende plannen verder uit te werken in Plan van Aanpak.

Lokettenconcept

Uit het convenant en met name uit de mondelinge toelichting hierop is duidelijk geworden dat de regio veel verwacht van de ontwikkeling van een commerciële mobiliteitsmarkt. Commerciële dienstverleners moeten in de behoefte aan 'mobiliteitsproducten' gaan voorzien. De commissie kan zich vinden in dit uitgangspunt, maar acht een verdere uitwerking wenselijk. Verder beveelt de commissie aan om naast een 'vraagloket' ook een 'aanbodloket' als publieke tegenhanger te openen. Het concept van twee loketten kan volgens de commissie een meerwaarde hebben voor het convenant. Ook deze plannen dienen nader te worden uitgewerkt in een Plan van Aanpak.

ABvM

De regio Eindhoven – 's-Hertogenbosch is goed op weg met het project ABvM. De commissie beveelt aan de omvang van de proef af te stemmen op de omvang van de bereikbaarheidsproblematiek (bijvoorbeeld beginnen met 1000 deelnemers en indien nodig verder uitbreiden). Op het gebied van in car-technologie is de regio een landelijke voorloper, en heeft samen met Utrecht en Zuid-Holland een visie en voorstel voor projecten beschreven. Aanbevolen wordt de proef in die zin te verbreden en te verdiepen met VAS en in samenwerking met de projectorganisatie ABvM vervolgstappen te zetten. .

Verkoop en uitrol

Het verkopen en uitrollen van maatregelen zijn kritische succesfactoren. Dit wordt ook onderkend in het projectplan, maar is nog niet uitgewerkt. De commissie raadt aan om in het convenant op te nemen hoe individuele werkgevers en werknemers 'verleid'

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

Rapportage

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

3.3 Algemene indruk

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

4 Regio Haaglanden

Vertegenwoordiging tijdens toetsgesprek

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

4.1 Over het convenant

Proces

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

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

Inhoud

In het convenant van de regio Haaglanden staan de werkgevers centraal. Zij vormen het belangrijkste vertrekpunt voor de uitvoering van mobiliteitsmanagement. Dit is een bewuste keuze op basis van ervaringen uit het verleden, toen mobiliteitsmanagement voornamelijk aanbodgericht was. Werkgevers vervullen nu een aanjagende rol en voelen zich vooral zélf verantwoordelijk. Werkgevers beseffen meer en meer dat arbeidsvoorwaarden als flexibel werken en thuiswerken van groot belang zijn om werknemers aan te trekken en vast te houden. De eigen verantwoordelijkheid van werkgevers is dan ook een belangrijk uitgangspunt in het convenant. Er worden maatregelen getroffen op vier sporen: individuele maatregelen bij werkgevers, gebiedsgerichte aanpak, innovatieve projecten en aanvullende maatregelen en acties aanbodzijde.

De individuele maatregelen hebben betrekking op een actieve groep van koplopers die bestaat uit twintig grote werkgevers. Om deze groep verder uit te breiden worden regelmatig ontbijtbijeenkomsten georganiseerd door VNO-NCW West. Tijdens deze bijeenkomsten vertellen de koplopers wat deelname aan het convenant hun heeft opgeleverd en er worden ervaringen uitgewisseld. Ook de Mobiliteitsmakelaar vervult hier een belangrijke rol.

Om ook het midden- en kleinbedrijf mee te krijgen is de gebiedsgerichte aanpak zeer belangrijk. Hierdoor worden ook kleinere bedrijven aangespoord om mee te doen. Een goed voorbeeld van de gebiedsgerichte aanpak is het project Koningskade-Raamweg. Hier worden vanuit werkgevers- en overheidszijde samenhangende maatregelen getroffen om de bereikbaarheid te verbeteren.

Ook aan innovatieve projecten wordt veel ruimte en aandacht gegeven. In Haaglanden speelt naast een opgeschaalde proef met Spitsmijden ook een proef met kilometersparen. De proef met Spitsmijden hangt samen met de werkzaamheden aan de A12 en wordt tevens gebruikt voor wetenschappelijke doeleinden. Deelname aan de proef geschiedt op individuele basis. Voor de proef met kilometersparen worden werknemers van bedrijven uit de koplopergroep benaderd. Alle communicatie loopt hier dan ook via de werkgevers.

Aan de aanbodzijde tenslotte worden maatregelen genomen die gezien worden als aanvullende prikkels die mobiliteitsmanagement ondersteunen.

4.2 Advies van de commissie

Organisatie

Binnen Haaglanden is een grote groep mensen en organisaties die zich verantwoordelijk voelt voor het convenant en het welslagen ervan. De commissie verwacht dat de succesansen nog verder vergroot worden wanneer de verantwoordelijkheden van de afzonderlijke partijen en de samenhang hiertussen verder verduidelijkt worden. Het aanwijzen van een pro-actieve programmamanager kan hierbij helpen. Een suggestie is om voort te bouwen op de regionale Taskforce-organisatie.

Toevoegen strategische doelstelling voor werkgevers

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

Fasering en vervolg

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

Spitsmijden en kilometersparen

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

Financiering

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

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

4.3 Algemene indruk

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

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

5 Regio Rotterdam

Vertegenwoordiging tijdens toetsgesprek:

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

- Laurens Schrijnen, directeur Verkeersonderneming

5.1 Over het convenant

Inhoud

Rotterdam is al geruime tijd bezig met mobiliteitsmanagement. Reeds in 2007 zaten overheden en werkgevers bij elkaar om te kijken wat zij samen kunnen doen om de overlast op de A15 te beperken. Dit heeft geleid tot het programma “Bereikbare haven”, met de recent opgerichte Verkeersonderneming als een van de belangrijkste resultanten.

De in het convenant geformuleerde doelstelling gebruikt de regio Rotterdam voornamelijk als managementtool om inzicht te krijgen in wat er daadwerkelijk moet gebeuren. Het echte werk volgt in de uitvoeringsconvenanten. Rond het Havengebied en de Verkeersonderneming zijn reeds uitvoeringsconvenanten afgesloten, voor de stedelijke knopen moet dit nog gebeuren.

In het Sparta-stadion is recent een bijeenkomst geweest waar twintig grote Rotterdamse werkgevers een intentieverklaring hebben getekend om zich in te zetten voor mobiliteitsmanagement. De afgelopen periode hebben nog eens tien werkgevers zich hierbij aangesloten. In de huidige versie van het convenant zijn alle initiatieven die in de regio Rotterdam spelen bij elkaar gebracht. De regio Rotterdam neemt maatregelen in en om de haven alsmede in verschillende knopen in Rotterdam.

Voor de knopen heeft Rotterdam de ambitie om een reductie van 5% in het aantal autokilometers te realiseren. Voor de haven is de doelstelling een stuk ambitieuzer: daar wil de Verkeersonderneming een reductie van al het spitsverkeer van 20%. Dit betreft echter een gecumuleerde doelstelling op basis van communicatie, verkeers- en mobiliteitsmanagement.

De financiering van het project Spitsmijden leunt zwaar op de bijdrage van het Rijk. Ook voor de andere gedefinieerde projecten wordt een bijdrage van het Rijk begroot. Wanneer deze bijdrage lager uitvalt kunnen deze projecten volgens de regio nog doorgang vinden, al dan niet in een gewijzigde vorm.

Proces

De haven heeft met de oprichting van de Verkeersonderneming een regisseur op het gebied van mobiliteitsmanagement. Een overkoepelende regisseur voor de hele regio ontbreekt. Dit is een bewuste keuze om de in gang gezette ontwikkelingen niet te frustreren. In het convenant wordt de ambitie uitgesproken om voor 1 november 2008 een projectorganisatie in te richten die de coördinerende rol kan vervullen en projectleiders kan leveren voor de verschillende knopen.

5.2 Het advies

Concretiseren

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

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

Momentum pakken

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

Vervolg

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

Financiën

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

Spitsmijden

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

Uitvoeringsconvenanten

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

5.3 Algemene indruk

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

6 Regio Utrecht

Vertegenwoordiging tijdens toetsgesprek:

- L. Couwenberg, Bestuur Regio Utrecht
- C. Oostrom, Utrecht Bereikbaar
- K. Pas, Gemeente Utrecht
- K. de Roy, Bestuur Regio Utrecht
- F. Steijn, VNM

6.1 Over het convenant

Inhoud

De regio Utrecht kenmerkt zich door een gezamenlijke doelstelling. Overheid en bedrijfsleven committeren zich samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio en het verminderen van het autogebruik in de spits.

De aanpak is gebiedsgewijs. Per aanwezige werkgever wordt gekeken wat nodig is om juist deze werkgever over te halen deel te nemen en te tekenen voor een maatregelenpakket toegespitst op het specifieke gebied.

De Utrecht Bereikbaarpas is weliswaar ontwikkeld om de overlast rond wegwerkzaamheden te verminderen, maar hij wordt nu doorgezet om ook structurele veranderingen in het mobiliteitsgedrag te bewerkstelligen.

De regio Utrecht vindt de mobiliteitsprojecten van zodanig belang voor de regio dat ook zonder een (volledige) bijdrage van het Rijk, veel van de projecten doorgang kunnen vinden, al moet dan wel een nieuwe prioritering plaatsvinden. Er wordt een vast budget gereserveerd om het overheidsdeel van een bepaald maatregelenpakket te kunnen financieren. Dit voorkomt vertraging in het ambtelijk en bestuurlijk proces en de projectorganisatie is zo in staat snel toezeggingen te doen aan werkgevers.

Proces

In de regio Utrecht is in korte tijd veel gebeurd. Het platform van Utrecht Bereikbaar bestond al langer. 12 september 2008 zal voor dit platform een convenant getekend worden, gevolgd door een uitvoeringsconvenant voor de regio Amersfoort, op 19 september 2008. Het is zaak de successen die nu geboekt worden vast te houden voor de toekomst. De koepels wordt gevraagd campagneteams te vormen om zo hun leden ervan te overtuigen aan de maatregelen deel te nemen.

6.2 Advies

Organisatie

In de regio Utrecht ontbreekt een permanente stuurgroep over alle gebieden heen die afspraken kan bewaken, partijen kan aanjagen en stimuleren. De commissie adviseert om een dergelijke stuurgroep op te richten en de samenstelling hiervan in het convenant op te nemen.

Daarnaast zal een organisatiestructuur waarin alle partijen een plek vinden en waarin

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

Uitwerking in tijd

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

ABvM

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

6.3 Algemene indruk

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

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

Ga zo verder!