

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 8887/ Andries van der Schaaf  
Onderwerp Convenant Mobiliteitsmanagement



Bezoekadres  
Waagstraat 1

Postadres  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

de leden van de raad van de gemeente  
Groningen  
te GRONINGEN

In uw antwoord  
graag datum en  
kenmerk vermelden

Wij zijn met het  
openbaar vervoer  
bereikbaar,  
buslijnen  
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Datum **26 AUG 2010**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO10.2318470

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Informatie over  
vertrektijden krijgt u  
via telefoon 0900-92 92

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij willen wij u informeren over het Convenant Mobiliteitsmanagement. Dit koepelconvenant is op 24 juni jl. ondertekend door de werkgevers, de landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement, de provincies Groningen en Drenthe, de gemeenten Groningen en Assen en de Regio Groningen-Assen. Met het convenant geven we gezamenlijk uitvoering aan mobiliteitsmanagement.

#### *Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Regio Groningen-Assen*

In het koepelconvenant "Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Regio Groningen-Assen" hebben de (overkoepelende) partijen de intentie uitgesproken het autogebruik in het woon-werk verkeer van haar personeel in de spits met tien procent te laten afnemen. Dit heeft als effect dat in en rond Groningen vijf procent minder autokilometers tijdens de spits worden gemaakt.

#### *Vervolgstappen*

Elke werkgever bepaalt zelf welke maatregelen worden ingezet om het woon-werkverkeer van zijn medewerkers te beperken. Dit moet nog vorm krijgen in aparte werkgeversconvenanten. Er kunnen bijvoorbeeld afspraken worden gemaakt over het 'nieuwe werken', waarbij werknemers gestimuleerd en ondersteund worden om tijd- en plaatsafhankelijk te werken. En maatregelen zoals e-conferencing of internetvergaderen en het persoonlijk mobiliteitsbudget in plaats van reis - kostenvergoeding kunnen vallen binnen het convenant. De maatregelen moeten uiterlijk in 2013 zijn ingevoerd bij de diverse werkgevers, ook bij de gemeente Groningen.

Momenteel zijn wij bezig met het opstellen van ons bedrijfsvervoersplan. Daarin nemen wij maatregelen op om het gebruik van fiets en openbaar vervoer van onze werknemers te stimuleren. Daarbij denken wij onder andere aan het stimuleren van telewerken / thuiswerken en maatregelen ter stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer. Wij zijn voornemens u daar dit najaar over te informeren.

Volgvel 1



Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

**Regionaal Convenant  
Mobiliteitsmanagement  
Groningen – Assen**

**Concept  
Versie 4.2**

**juni 2010**

## **Inleiding**

In 2007 kostten de files Nederland drie miljard euro, veel tijdverlies en ergernis. In het advies 'Mobiliteitsmanagement' van de Sociaal-economische Raad (SER) komt duidelijk naar voren dat werkgevers en werknemers gezamenlijk veel meer kunnen doen aan de reductie van het aantal autokilometers en dus aan de bestrijding van files. VNO-NCW en MKB Nederland hebben op verzoek van het kabinet de handschoen opgepakt en de Taskforce Mobiliteitsmanagement<sup>1</sup> (TFMM) in het leven geroepen. Het is de bedoeling dat de TFMM concrete en niet-vrijblijvende resultaten boekt om de bereikbaarheid en leefbaarheid structureel te verbeteren. Als dat niet lukt, treedt een Ministeriële Regeling in werking die werkgevers verplicht om maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement te treffen.

Ook de regio Groningen – Assen krijgt te maken met toenemende automobiliteit, meer files, parkeer- en logistieke problemen met daarbovenop problemen op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De Netwerkanalyse uit 2006 liet dat al zien. De kans die we nu hebben is om dat in de kiem te smoren zonder in te boeten aan regionaal economisch belang.

Met de uitvoering van dit convenant realiseren we een unieke en veelbelovende samenwerking tussen private en publieke partijen om de regio Groningen – Assen bereikbaar te houden. Werkgevers slaan de handen ineen en spannen zich in om de infrastructuur die de overheid in de regio biedt nog beter te benutten en de werkgevers krijgen de kans structurele gedragsveranderingen bij hun werknemers in reizen in het woon-werk en zakelijk verkeer met name in de spits te realiseren. De overheid realiseert op haar beurt investeringen in infrastructuur, transferia en OV; uitvoering die al in volle gang is en verder wordt doorgezet.

Regionale bereikbaarheid met een duurzaam karakter daar staan we voor. Niet alleen vanuit de tijdelijke overlast door de komende wegwerkzaamheden aan de T-structuur A28, A7 en de Zuidelijke Ringweg Groningen, maar juist vanuit een langdurige stimulans voor blijvende duurzame mobiliteit. Er zijn eigenlijk alleen maar winnaars: werkgevers, werknemers, overheid en de regio. Voor de werkgevers productiviteitsverbeteringen en kostenverlagingen, voor werknemers meer keuzevrijheid en betere work/life balance, de overheid die haar CO2 doel eerder gerealiseerd ziet, de regio die beter bereikbaar is en blijft en voor iedereen een beter leefmilieu. Om dit te bereiken doet deze vorm van samenwerken een duidelijk appel op werkgevers en overheid om samen een actieve en niet-vrijblijvend bijdrage te leveren aan de realisatie van de plannen op het gebied van mobiliteitsmanagement.

---

<sup>1</sup> De Taskforce Mobiliteitsmanagement is samengesteld uit vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheid en sociale partners. Voorzitter is Lodewijk de Waal. De Taskforce stimuleert bedrijven en organisaties met het thema 'slim werken en slim reizen'. Met het idee dat werkgevers en werknemers op een slimme manier omgaan met flexibilisering van werk. Onafhankelijk van tijd en plaats. Dus niet alleen de vraag hoe te reizen, maar ook wanneer reizen, waarheen reizen en überhaupt reizen. Daar waar tot nu toe de nadruk lag op de overstap van auto naar openbaar vervoer en fiets, staat bij het moderne mobiliteitsmanagement de vraag van werkgevers/werknemers centraal. Het doorbreken van de van-9-tot-5-cultuur en meer waardering voor geleverde arbeid van een werknemer, in plaats van zijn of haar aanwezigheid op kantoor. Mobiliteitsmanagement is voor werkgevers belangrijk met het oog op bereikbaarheid, kostenbesparing en milieu-uitstoot, maar vooral bij het aantrekken en vasthouden van werknemers.

## **Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}**

De aanpak waar de deelnemers van dit convenant voor staan is een praktische aanpak die werkgevers nu in staat stelt, gesteund door de overheid, efficiënte maatregelen voor de korte en lange duur te nemen: Mobiliteitsmanagement. Waarom deze aanpak? Omdat we ons realiseren dat het succes afhangt van de mate van commitment en loyaliteit van de deelnemers (werkgevers, werknemers en overheid), zowel naar het programma als naar elkaar. Het is een bottom-up aanpak die in tal van andere TFMM-regio's effect heeft, bijvoorbeeld<sup>2</sup>:

- Amsterdam: Uit de onlangs gehouden tussenmeting blijkt dat de maatregelen het aantal auto's in de spits met 4,7% hebben teruggebracht. In 2010 en volgende jaren verwacht de Taskforce Ontspits het aantal auto's in de spits met nog eens 3,5% extra te verminderen, waarmee het eindresultaat van ruim 8% minder auto's in de spits de doelstelling (5%) ruimschoots zal overtreffen.
- Arnhem-Nijmegen: Maatregelen in de sfeer van arbeidsvoorwaarden (vergoedingen) lijken het meest aan te slaan, omdat zij op een directe manier het kostenaspect van de vervoerskeuze beïnvloeden. Er valt veel winst te behalen in het informeren over en communiceren van bestaande reiskostenregelingen
- Haaglanden: Veel effect sorteren Spitsmijden, flexibele werktijden, Het Nieuwe Werken en mobiliteitsbudgetten.
- Utrecht: Zo'n 80% van de actieve pashouders van de Utrecht Bereikbaar-pas gebruikt de pas minimaal vier keer per week. Daaruit volgt een afname van het autogebruik van 650 auto's uit de dagelijkse spits.

We denken door onze op de regio en de regionale situatie geënte aanpak en de activiteiten vooral af te stemmen op de behoeften en wensen van werkgevers en werknemers in staat te zijn de doelstelling te realiseren om het aantal autokilometers in het woon-werk en zakelijk spitsverkeer met gemiddeld ten minste 5% te reduceren op regioniveau. Convenant werkgevers wordt gevraagd naar een ambitieniveau van -10%.

Veel initiatieven voor betere bereikbaarheid zijn in de regio Groningen – Assen al in gang gezet en er wordt al intensief samengewerkt. Voorbeelden hiervan zijn de stuurgroep Zuidelijk Ringweg Groningen, Regio Groningen / Assen Kolibri en de intensieve samenwerking tussen de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen en Assen en tal van tussenliggende gemeenten. Met de kwartiermakersgroep op initiatief van de TFMM en de Rabobank Stad en Midden Groningen is een publiek-privaat samenwerkingsproces voor mobiliteitsmanagement gestart.

Mobiliteitsmanagement is tot op heden de ontbrekende schakel als smeeroilje voor bereikbaarheid in het proces. Met het tot stand komen van het Koepelconvenant Mobiliteitsmanagement voor de regio Groningen – Assen is een proces gestart om in de regio tot een integrale en regiobrede samenwerking voor mobiliteitsmanagement te komen om de huidige en te verwachten mobiliteitsproblematiek rondom de A28, A7 en de Zuidelijke Ringweg Groningen aan te pakken. Deze aanpak is gekoppeld aan een gemeenschappelijke doelstelling tot structurele reductie van spitsverkeer van personenauto's in het woon-werk en het zakelijk verkeer op de wegen naar de werkgebieden. Mobiliteitsmanagement speelt hierin een cruciale rol.

---

<sup>2</sup> Stand van zaken in regio's, februari 2010, TFMM

## **Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}**

Het koepelconvenant is het resultaat van inspanningen in de achterliggende maanden. Mede met behulp van een mobiliteitsmakelaar willen de convenantpartners zwaar inzetten op het bereiken en betrekken van meer werkgevers bij het proces, zodat bij de ondertekening van het convenant al snel het accent op de uitvoering kan worden gelegd. Het inzetten van een mobiliteitsmakelaar is een van de initiatieven in dit convenant.

Dit koepelconvenant schept voor de samenwerking een gemeenschappelijk kader en legt de huidige en toekomstige samenwerkingspartners de inspanningsverplichting op om binnen zeer afzienbare tijd te komen tot concrete en bindende afspraken om met individuele werkgevers – zowel bedrijfsleven als (semi)overheid - in werkgeversconvenanten concrete maatregelen te nemen. Wij kiezen daarbij bewust voor een eenvoudige en doeltreffende organisatie(structuur) om de doelen te bereiken. Hiermee maakt de regio Groningen - Assen op het gebied van mobiliteitsmanagement de kaart van Nederland, als het gaat om mobiliteit en bereikbaarheid, nagenoeg compleet!

Groningen / Assen, juni 2010

## **1. Partijen**

Partijen bij dit Convenant zijn:

### 1.1 Koepel- en werkgeversorganisaties:

- VNO-NCW Noord
- Kamer van Koophandel Noord-Nederland
- MKB Noord

### 1.2 Overheid:

- Provincie Groningen, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer M. Jager (gedeputeerde), handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van Groningen dd .... 2010
- Provincie Drenthe
- Gemeente Groningen
- Gemeente Assen
- Rijkswaterstaat, Dienst Noord-Nederland

## **2. Overwegingen**

Partijen nemen in overweging dat:

### 2.1 Mobiliteitsgroei en congestie

- Werkgevers (bedrijfsleven en (semi)overheden) in de regio Groningen-Assen de bereikbaarheid willen verbeteren als randvoorwaarde voor een goede en gezonde economische ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen, met oog voor de omgevingskwaliteiten zoals een duurzame en aantrekkelijke leefomgeving.
- De bereikbaarheid van de werkkernen in de regio meer en meer te maken heeft met de toenemende verkeerscongestie, wat zeker het geval zal zijn ten tijde van de geplande wegwerkzaamheden aan de T-structuur (A28, A7 en Zuidelijke Ringweg Groningen).
- De huidige en toekomstige doorstroomproblematiek sterk te maken heeft met de toenemende afvoermogelijkheden voor verkeer van en naar Groningen en Assen en de verwachte groei van mobiliteit in de stedelijke gebieden Groningen en Assen. Hoewel er vele vormen van (openbaar) vervoer in de regio aanwezig zijn, is het de realiteit dat voor vooral gebieden met een lage stedelijke dichtheid, het aanbod van openbaar vervoer en reisalternatieven voor woon-werk en zakelijk verkeer beperkt is.
- Mobiliteitsgroei en congestie negatieve effecten hebben op de bereikbaarheid van individuele ondernemingen, op hun kosten, hun imago en hun positie op de arbeidsmarkt en op de arbeidssatisfactie van individuele werknemers. Hierdoor worden de economische uitstraling, de economische prestaties en de economische potenties in en van de regio, evenals het leef- en werkklimaat, negatief beïnvloed. Mobiliteitsgroei en congestie hebben ook negatieve effecten op leefbaarheid en milieukwaliteit (geluid, lucht, klimaat, grondgebruik) van de regio.

## **Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}**

- De verwachting is dat het vervoer van personen en goederen ook in de regio Groningen – Assen de komende jaren verder zal toenemen.
- De vergelijking met sommige delen in West-Nederland en Zuid-Nederland qua zwaarte van de problematiek nog niet opgaat, maar dat de situatie die zich in deze omgevingen in snel tempo heeft voorgedaan voorkomen moet worden.

### 2.2 Infrastructuur, openbaar vervoer en Duurzame Mobiliteit

- Het voor de bereikbaarheid van de regio van wezenlijk belang is dat de hoofdverbindingen in de van oudsher gegroeide T-structuur (A28, A7 en de Ring van Groningen inclusief de aansluitingen) goed blijven functioneren. Daarnaast wordt het regionaal OV-netwerk door de overheid verder versterkt:
  - A. Noordelijke Nevenlijnen;
  - B. HOV-assen Stad Groningen;
  - C. Externe spoorverbindingen (onderdeel landelijke hoofdnet).
  - D. Regiotram
- De geplande extra infrastructuur en de extra Openbaar Vervoervoorzieningen die de komende jaren beschikbaar komen, zullen niet alleen voldoende zijn om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen. Ook de inzet op mobiliteitsmanagement is noodzakelijk. De regio heeft de plannen die nodig zijn om de bereikbaarheid te verbeteren, neergelegd in het meerjareninvesteringsplan (MIP) 2010-2020. Daarmee geeft de regio uitvoering aan de geplande maatregelen.
- Het ons in de regio Groningen – Assen niet alleen gaat om meer infrastructuur en voorzieningen, maar ook om anders en slimmer omgaan met mobiliteit. Hiervoor zijn ook tal van telewerkoplossingen volgens het denkkader Het Nieuwe Werken voorbeelden van.
- Dit convenant een kader wil bieden voor Mobiliteitsmanagement om de mobiliteitsproblematiek op integrale manier aan te pakken en het voornemen dat daardoor de investeringen van de overheid in infrastructuur en OV door werkgevers beter worden benut.
- De maatregelen niet alleen voor de korte en middellange termijn dienen te leiden tot bestrijding van de hiervoor geschetste problematiek, maar ook zo veel mogelijk een blijvende verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en milieukwaliteit dienen te bewerkstelligen.
- De regio Groningen – Assen te maken krijgt met wegwerkzaamheden aan de T-structuur: A28, A7 en aan de zuidelijke ringweg in Groningen. Dit gaat voor doorstroomproblemen zorgen. Daarnaast wil de regio een actieve bijdrage leveren aan (duurzame) mobiliteit.
- De regio Groningen – Assen met de tussenliggende gemeenten veel arbeidsplaatsen voor het Noorden kent. Het bedrijfsleven en de industrie gemêleerd is en de regio bovendien veel overheid en semi-overheidsinstellingen kent. Daarnaast kent de regio Groningen – Assen relatief veel MKB bedrijven waarbij gedragsverandering bij



## **Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}**

werknemers vanuit de werkgever, vanwege de schaal mogelijk moeilijker tot stand gebracht kan worden, maar wel noodzakelijk is om de doelstellingen te realiseren.

- **Alle redenen om privaat en publiek hiervoor de handen ineen te slaan en adequate maatregelen van mobiliteitsmanagement te nemen die voor de regio van groot belang zijn.**

### 2.4 Mobiliteitsmanagement

- Partijen verstaan onder mobiliteitsmanagement het geheel van inspanningen van overheden, werkgevers en werknemers om de individuele mobiliteitskeuzes te beïnvloeden. Daarvoor zullen maatregelen worden genomen die het mogelijk maken om voor het woon-werk en zakelijk verkeer te kiezen voor een alternatief voor de auto, om slimmer of niet te reizen. In andere TFMM-regio's is het een bewezen instrument gebleken om de verkeersdruk gedurende de spitsperiodes te verlichten en de mobiliteit te verduurzamen. Door mobiliteit te verduurzamen wordt tegelijk een significante bijdrage geleverd aan de gezondheids- en leefbaarheidsdoelen als geluid, luchtkwaliteit en klimaat
- 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.
- Mobiliteitsmanagement positieve effecten kan hebben op maatschappelijk niveau, op bedrijfsniveau en op het niveau van de individuele werknemer. Dit Convenant is dan ook primair gericht op de spoedige invoering en inkadering van maatregelen van mobiliteitsmanagement in de regio Groningen - Assen.
- Daar komt bij dat de werkzaamheden van de Landelijke TFMM een passende aanleiding vormen om ook in de regio Groningen – Assen concrete en niet-vrijblijvende afspraken te maken over het invoeren van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement met als doel structurele verbeteringen van bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio.

### **3. Afspraken**

Ondertekenaars van dit convenant spreken af dat:

#### 3.1 Doelstelling en verantwoordelijkheden

- Dit Convenant tot doel heeft gezamenlijk de bereikbaarheid in de regio Groningen – Assen duurzaam te verbeteren door tot maatregelen te komen die een structurele reductie van het aantal autokilometers in het woon-werk en zakelijk verkeer met gemiddeld ten minste 5% op regioniveau realiseren met als toetsmoment september – oktober 2013. Dat betekent dat aan convenant werkgevers een ambitieniveau van min 10% wordt gevraagd.

## **Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}**

- Partijen 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 2010 tot 2012, bijlage 4). ). Een nadere uitwerking van de taken waartoe partijen zich verplicht achten staat in artikel 3.7. Partijen zullen tijdig voor 1 augustus 2010 een maatregelenpakket – vastgelegd aan de in dit Convenant toe te voegen werkgeversconvenanten - tot stand brengen dat deze doelstelling kan realiseren.
- Bij deze doelstelling wordt de reductie gemeten (effectmeting) door het aantal personenautobewegingen in de spits (07.00 – 09.00 uur en 16.00 – 19.00 uur) te meten over de periode van 2 voldoende uit elkaar liggende representatieve weken (nulmeting) en de resultaten hiervan te vergelijken met de vervolgmetingen over ditzelfde tijdvak die ter uitvoering van dit Convenant jaarlijks gedurende de looptijd van dit Convenant worden uitgevoerd.
- Minimaal 50% van het aantal werknemers in de regio moet door de deelnemende bedrijven en organisaties georganiseerd zijn. De noodzaak wordt gezien door de werkgevers in de regio, zowel bedrijfsleven als (semi)overheid. Vanwege het relatief kleine aantal grote bedrijven / organisaties en het relatief grote aandeel van MKB-bedrijven in de regio Groningen - Assen, zal de mate waarin de doelstelling gerealiseerd wordt sterk afhankelijk zijn van deelname van het MKB. Daarom stellen we ons ten doel om ten minste 50% van alle MKB bedrijven tussen 100 en 200 werknemers aan dit convenant te verbinden. Daarmee bereiken we minstens 25% van het aantal werknemers in de regio. Van de 220.000 banen in de regio Groningen – Assen bevinden zich er ongeveer 125.000 in de stad Groningen. Om deze reden concentreren we ons hierop in de eerste fase om vervolgens zo spoedig mogelijk uit te breiden naar de gehele regio.

### 3.3 Looptijd

- Dit Convenant een looptijd heeft vanaf het moment van ondertekenen tot eind 2013. De intentie van Partijen is om het convenant te verlengen indien Partijen gezamenlijk van oordeel zijn dat het Convenant een waardevolle bijdrage levert aan bestrijding van de problematiek zoals beschreven in 2.1. en de doelstelling als omschreven in 3.1. wordt gehaald.

### 3.4 Juridische binding

- De urgentie van de bereikbaarheidsproblematiek voldoende waarborg bieden voor de daadwerkelijke uitvoering van dit convenant.
- Zij zich realiseren dat de afspraken in dit convenant rechtens niet afdwingbaar zijn.

### 3.5 Geografisch domein

- Het geografische domein betreft de regio Groningen / Assen met de gemeenten Groningen en Assen en de tussen- en omliggende gemeenten Bedum, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Tynaarlo, Winsum

## **Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}**

en Zuidhorn, waarbij het zwaartepunt zal liggen op de T-structuur A28, A7 en de Zuidelijke Ringweg Groningen.

### 3.6 Maatregelenpakket

- Partijen overeenkomen dat zij tijdig vóór 1 augustus 2010 een pakket maatregelen van mobiliteitsmanagement tot stand zullen brengen gericht op realisatie van de in 3.1 neergelegde doelstelling. Vastlegging van deze maatregelen zal waar nodig plaatsvinden in de vorm van bijlagen bij dit Convenant. Daarin wordt onder meer ingegaan op de beoordelingscriteria, opbouw en inhoud van het pakket, totale effecten van de maatregelen, de totale kosten en financiering van de maatregelen, de fasering / planning, de organisatie en afstemming en de communicatie.
- Partijen dit Convenant ter toetsing zullen voorleggen aan in elk geval de TFMM.
- 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 (zie bijlage 5).
- De maatregelen niet-vrijblijvend zullen zijn, waaronder in het raam van dit Convenant wordt verstaan dat zij:
  - geïnitieerd zijn in samenwerking met de meest betrokkenen bij die maatregel en dat deze betrokkenen zich aan de maatregel en de uitvoering ervan geëngageerd hebben;
  - een concrete, welomschreven en toetsbare ambitie of doelstelling hebben;
  - specifiek benoemen welke partijen welke acties moeten uitvoeren voor het bereiken van het gestelde doel of de gestelde ambitie;
  - benoemen welke wettelijke, fiscale of bestuurlijke maatregelen randvoorwaardelijk zijn;
  - zijn voorzien van een realistische uitvoeringsplanning en een goed onderbouwde kwantitatieve schatting van de te bereiken effecten;
  - vergezeld gaan van een methodiek van monitoring;
  - daadwerkelijk worden gemonitord.

### 3.7 Taken van Partijen

Partijen van overheidswege spreken af dat zij met het oog op de totstandkoming van een adequaat maatregelenpakket voor mobiliteitsmanagement de volgende verantwoordelijkheden hebben:

- uitvoering van de toezegging van de stuurgroep Regio Groningen-Assen d.d. 29 april 2010 om euro 1.250.000 uit de regio Groningen / Assen beschikbaar te stellen voor regionaal mobiliteitsmanagement en de opwaardering van transferia Hoogkerk en Haren voor euro 250.000, in totaal euro 1,5 miljoen;
- 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;

## **Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}**

- het zo snel en zo goed als mogelijk wegnemen van knelpunten die de uitvoering van plannen voor mobiliteitsmanagement belemmeren;
  - het mogelijk maken van generieke en locatiespecifieke maatregelen van mobiliteitsmanagement door aanloopkosten mee te dragen en deze mede te financieren uit het budget van mobiliteitsprojecten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat;
  - het zorgdragen voor een heldere communicatie en een goede afstemming met de betrokken partijen.
- Partijen aan de zijde van de werkgevers spreken af dat zij met het oog op de totstandkoming van een adequaat maatregelenpakket voor mobiliteitsmanagement de volgende verantwoordelijkheden hebben:
    - zich inspinnen om de gedane en nog te plegen investeringen door de overheid in infrastructuur en OV zo goed mogelijk te benutten;
    - het initiëren en uitvoeren van maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement binnen de eigen organisatie die bijdragen aan de doelstelling en de bereikbaarheid van de (economische) werkkernen waarborgen; maatregelen die leiden tot minder verplaatsing (zoals thuiswerk, teleconferencing, etc.) en maatregelen die leiden tot minder gebruik van de auto in de spits (zoals OV-, ketenvervoer, aanpassen werktijden, etc.)
    - een financiële bijdrage leveren van euro 1,00 per werknemer en de interne kosten zoals HRM, facilitair, interne communicatiekosten zelf dragen;
    - het informeren en enthousiasmeren van de leden c.q. de aangesloten ondernemingen voor maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen die daar voor hen aan zijn verbonden;
    - andere individuele werkgevers stimuleren maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement te laten nemen;
    - zorgdragen voor een heldere communicatie en een goede afstemming met de betrokken partijen: het bezien in welke mate ketenmobiliteit kan bijdragen aan het accommoderen van de vervoersvraag en het zondig stimuleren van ketenmobiliteit.

### **4. Organisatie & Financiën**

Dit convenant richt zich op overheden en koepelorganisaties. De aansturing en uitvoering is een samenwerking van publieke en private partijen. De Provincie Groningen is penvoerder. Een stichting beheert de financiën en legt daarover verantwoording af richting de penvoerder. Onder de stichting wordt de aansturing van publieke en private partijen vormgegeven in het Platform Mobiliteitsmanagement regio Groningen-Assen. Het platform stuurt inhoudelijk het programmabureau van publieke en private partijen aan. Dit programmabureau is verantwoordelijk voor de uitvoering. Zij stuurt het werkproces aan, zorgt voor de communicatie en financiële bewaking. Het programmabureau stemt daarbij nauw af met de nog op te richten Taskforce Bereikbaarheid Zuidelijke Ringweg Groningen en voorts met andere (grote) projecten die in uitvoering zijn dan wel komen. Na ondertekening van het convenant zal als eerste stap de organisatiestructuur verder worden uitgewerkt, inclusief bemensing, taken en bevoegdheden.

## **Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}**

Naast deze structuur wordt er een Koplopergroep ingesteld. Dit zijn vertegenwoordigers van de deelnemende werkgevers die middels een klankbord- en adviesrol richting het programmabureau een bijdrage leveren aan de inhoudelijke verbetering van het project enerzijds en anderzijds een zichtbare en voorbeeldrol kunnen vervullen richting potentiële deelnemers.

Partijen komen overeen dat zo spoedig mogelijk, doch niet later dan 1 augustus 2010 een samenwerkingverband operationeel wordt waarin partijen niet-vrijblijvend werkafspraken hebben gemaakt. Dit samenwerkingsverband heeft als doel om voor de regio Groningen – Assen tot coördinatie te komen van alle maatregelen en samenwerkingsverbanden die onder dit convenant vallen.

Een overzicht van te nemen maatregelen is opgenomen als bijlage 1. De maatregelen worden zowel inhoudelijk als financieel uitgewerkt en voorgelegd aan het platform. Daar worden afspraken gemaakt over uitvoering en financiering. De uitvoering van de maatregelen wordt gedaan vanuit het programmabureau dat zich expliciet richt op mobiliteitsmanagement en aan de vraagzijde acteert gericht op de werkgever (groot en MKB) en werknemer (zie bijlage 3), ondersteund door een mobiliteitsmakelaar en marketing en communicatie (bijlage 1).

Voorts kunnen Partijen afspraken maken over de financiering van andere aspecten van dit Convenant, onder andere die betrekking hebben op de communicatie of de organisatie. Totdat Partijen afspraken dienaangaande hebben gemaakt draagt iedere Partij de eigen kosten, intern en out of the pocket.

Partijen kunnen in unanimitéit besluiten dit Convenant te wijzigen waaronder het toelaten van andere partijen tot dit Convenant.

### **5. Wijziging convenant**

Partijen kunnen in unanimitéit besluiten dit Convenant te wijzigen waaronder het toelaten van andere partijen tot dit Convenant. Indien de subsidie uit de 3<sup>e</sup> tranche middelen TFMM niet wordt toegekend zullen partijen in nader overleg treden over aanpassing dan wel beëindiging van het convenant.

### **6. Ondertekening**

Aldus overeengekomen en getekend te Assen, op 24 juni 2010.

## **Bijlage 1.**

### **Inleiding**

De convenantpartijen zien de noodzaak van een vraag- en werkgeversgerichte aanpak. De inzet van middelen en instrumenten zijn dan ook gericht op activiteiten van, voor en met het bedrijfsleven (zowel groot als MKB) en (semi)overheid, kortom, de werkgevers om te komen tot verandering in denken, houding, gedrag en handelen ten aanzien van (duurzame) mobiliteit. De activiteiten zijn zowel gericht op de werkgever als de werknemer om woon-werk en zakelijk verkeer met de auto in de spits te verminderen.

### **Maatregelen**

De maatregelen richten zich op 5 aspecten die elkaar integraal versterken. De maatregelen bestaan uit een mix van reeds bewezen en innovatieve projecten:

1. Mobiliteitsmanagement met de inzet van een mobilitaetsmakelaar, ondersteund door een professionele back-office en een stevige inzet van marketing en communicatie
2. Persoonsgebonden mobiliteitsbudget: pilotproject dat beloning stimuleert in de vorm van mobilitaetsleasing en mobiliteitsbudget
3. Het Nieuwe Werken: pilotprojecten met flexibele werktijden, thuiswerken (ook voor MKB) en digitale mobiliteit
4. MKB Vouchers: laagdrempelige deelname voor MKB wat goed past in onze focus op MKB naast de grote(re) werkgevers
5. Parkeermanagement: gericht op parkeerbeleid dat autogebruik ontmoedigt en verspreidt en parkeervraag en -aanbod van en voor werknemers verlaagt.

Zo is de mobiliteitsmakelaar de verbindende factor tussen publieke en private partijen die als waarde vrije adviseur partijen weet te verbinden en in te schakelen om werkgevers te ondersteunen bij de door hun gesignaleerde mobiliteitsvraagstukken. Alle maatregelen leiden tot reduceren, verplaatsen in de tijd en flexibiliteit en alternatieven voor zakelijk en forenzenvervoer. Het Nieuwe Werken betekent voor werkgevers en werknemers meer locatie en tijdonafhankelijk te werken, wat minder en flexibeler reizen betekent. Dit wordt eveneens bereikt met mobiliteitsleasing en persoonlijk mobiliteitsbudget, maar dan specifiek gericht op de zakelijke rijder. Het MKB geven we een flinke duw in de rug o.a. door in te zetten op de MKB Vouchers, maar ook als doelgroep onderdeel te maken van de andere maatregelen. Daarnaast willen we parkeermanagement ontwikkelen om parkeren als demotivator voor autogebruik en motivator voor alternatieven van autogebruik in te zetten.

Dit alles met zowel een korte als lange termijn effect. Korte termijn voor het reduceren van congestie tijdens de spits gedurende de wegwerkzaamheden, lange termijn als het gaat om duurzame gedragsverandering, structurele kilometerreducties, alternatief vervoer en spreiding van het zakelijk en woonwerk-verkeer aanbod.

De uitvoering van bovenstaande vindt plaats door het programmabureau van waaruit het programma management plaatsvindt (organisatie, communicatie en maatregelen)

mobiliteitsmanagement). De kosten die met het programma management gemoeid zijn belopen tot 2012 euro 215.000.

## **A. Organisatie en communicatie**

- **Mobiliteitsmakelaar**
- **Back-office**
- **Marketing en communicatie**

### **1. Mobiliteitsmakelaar**

Een belangrijke key-player die wij voor de 'organising capacity' voor ogen zien is de mobiliteitsmakelaar. Een mobiliteitsmakelaar creëert belangrijke kaders voor de uiteindelijke gedragsverandering door werkgevers met elkaar in contact te brengen, te adviseren over te nemen maatregelen en te stimuleren tot deelname. Tal van regio's gingen de regio Groningen / Assen voor die de mobiliteitsmakelaar als succesfactor in het vraagstuk van mobiliteitsmanagement bij werkgevers aanmerken.

De mobiliteitsmakelaar is de schakel tussen aanbieders van mobiliteitsdiensten, werkgevers en faciliterende overheden en heeft een vraag- en werkgevergerichte focus. De mobiliteitsmakelaar helpt en adviseert de werkgevers bij het vinden en implementeren van maatregelen die de bereikbaarheid verbeteren en de filedruk verminderen, maar voert de maatregelen en oplossingen zelf niet uit.

- 1) De mobiliteitsmakelaar heeft de taak om werkgevers te (blijven) binden aan de mobiliteitsmanagement projecten en begeleidt en adviseert de werkgever in het in de organisatie invoeren en doorvoeren van de maatregelen.
- 2) De mobiliteitsmakelaar helpt ook bij het organiseren van het interne proces. Dit is van doorslaggevend belang omdat mobiliteitsmanagement veel facetten in de bedrijfsvoering raakt waarvoor de verantwoordelijkheid vaak bij verschillende afdelingen ligt. Zo is het facilitair bedrijf vaak verantwoordelijk voor het parkeerbeleid, poolauto's en fietsfaciliteiten; HRM voor de reiskostenvergoeding, OV-abonnementen en mobiliteitsbudgetten en het wagenparkbeheer voor de leasecontracten. En zaken als thuiswerken, e-conferencing of flexibele werktijden liggen vaak direct in de lijn. Kortom, het vergt tijd en aandacht.
- 3) Hij biedt daarnaast coördinatie en ondersteuning bij het uitvoeren van de maatregelen.
- 4) Tevens houdt hij als procesmanager het samenwerkingsproces tussen de partijen scherp in de gaten, heeft oog voor de verschillende belangen van de partijen en brengt deze bij elkaar.
- 5) De mobiliteitsmakelaar richt zich niet alleen op de grote(re) werkgevers, maar juist ook op het MKB dat een relatief groot aandeel heeft in de regio Groningen / Assen. Hij

## Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}

werkt daarin samen met de parkmanagers en de bedrijvenparkverenigingen naast het individueel benaderen van bedrijven.

Van de 200 grote(re) werkgevers (met 100 werknemers of meer) in de regio (bron: KvK) draaien binnen 2 jaar (voor eind 2011) minstens 30 werkgevers actief mee aan een of meer maatregelen. Daarnaast doen gemiddeld 2 MKB-bedrijven met minder dan 100 werknemers per deelnemende grote(re) werkgever (in totaal 60 MKB-bedrijven) mee aan een of meer maatregelen. Binnen 4 jaar is dit aantal opgelopen naar 75 deelnemende grote(re) werkgevers en 150 MKB-bedrijven.

Startdatum 1-6-2010, doorlooptijd tot 2012.

Inbedden in en werkzaam vanuit het uitvoeringsorgaan / projectbureau en zal deze vertegenwoordigen.

De inzet van de mobiliteitsmakelaar betreft vooral een ureninzet. Wij begroten de daarmee gepaard gaande kosten op euro 200.000 voor de periode tot 2012. De rol van de mobiliteitsmakelaar in de maatregelen vindt plaats vanuit dit budget. De uitvoering van de maatregelen zelf wordt per maatregel begroot.

De mobiliteitsmakelaar loopt 'als een rode draad' door alle initiatieven en plannen heen in dit convenant; hij stimuleert werkgevers tot deelname en zorgt voor realisatie met de werkgevers. Juist omdat de mobiliteitsmakelaar waarde vrij tussen de partijen staat levert hij een belangrijke bijdrage aan de bewustwording t.a.v. mobiliteitsmanagement en helpt hij bedrijven met het vinden en realiseren van passende maatregelen. De mobiliteitsmakelaar voert zelf niet uit, maar zorgt voor de uitvoer voor de juiste mix van mensen, partijen en instrumenten.

De mobiliteitsmakelaar vormt daarmee een zeer belangrijke spil in het doen slagen van de initiatieven en plannen die in dit convenant zijn opgenomen. Immers, het gaat om de maatregelen (maatwerk) bij werkgevers, het betrekken van werkgevers bij gebiedsgerichte aanpakken en het stimuleren van deelname door werkgevers (mits het past) aan innovatieve projecten.

Bij de positionering valt te denken aan de media zoals kranten, TV en radio en via tal van presentaties. De Mobiliteitsmakelaar zal daarbij steeds als onderdeel van het pakket maatregelen in het convenant worden gepresenteerd.



De mobiliteitsmakelaar zal zich via DM- en on-line technieken vermarkten en daarbij geholpen worden door o.a. CRM, de helpdesk, de website en nieuwsbrieven / info-bulletins en alerts. In de werkzaamheden staat 1-1 marketing centraal om met de individuele werkgevers en groepen werkgevers nauwe relaties en samenwerking te ontwikkelen.

## 2. Back-office

Omdat we verschillende elkaar versterkende maatregelen willen inzetten, is het nodig de maatregelen zo doelgericht mogelijk uit te voeren. De back-office biedt de flankerende ondersteuning en is bedoeld om de maatregelen meer effectief te laten zijn.

De back-office biedt professionele ondersteuning bij het uitvoeren en beheren van het convenant en de mobiliteitsmanagementmaatregelen en krijgt een belangrijke rol in het faciliteren, ondersteunen en versnellen van flankerende mobiliteitsmanagement maatregelen rondom werkzaamheden en initiatieven van werkgevers. Daarnaast heeft de back-office een rol de mobiliteitsmakelaar efficiënt te ondersteunen en tot slot is er een belangrijke taak voor de back-office weggelegd bij het begeleiden van de tussen- en eindmetingen in het kader van de monitoring (eindigend in 2013).

De extra inspanningen worden noodzakelijk gevonden voor het welslagen van de uitvoeringsafspraken zoals opgenomen in het regionaal convenant mobiliteitsmanagement en de uitvoering van de regionale mobiliteitsprojecten.

Een effectief werkend projectteam. De mobiliteitsmakelaar wordt ondersteund in zijn werkzaamheden zodat de inzet van de mobiliteitsmakelaar doelgericht kan plaatsvinden. Efficiënte inzet van de helpdesk, relatiebeheer en communicatieondersteunende middelen, waaronder een website. Alles gericht op de effectiviteit van en efficiency binnen de maatregelen.

Startdatum 1-6-2010, doorlooptijd tot 2012.

De aansturing van de back-office vindt plaats vanuit het projectbureau, de uitvoering bij VNO/NCW Noord en KvK Noord-Nederland welke gezamenlijk inhoudelijke ondersteuning,

## **Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}**

een servicemedewerker en een projectsecretaris leveren. De aansturing van de back-office valt onder de verantwoordelijkheid van de programma manager.

### **Afsluiting**

De kosten tot 2012 worden geraamd op euro 210.000,-. De totale kosten zijn opgebouwd uit bemensing back office, helpdesk, inhuur van een projectsecretaris en de ondersteunende tools relatiebeheer / CRM en de website.

### **Samenvatting**

De back-office omgeving heeft een ondersteunende rol richting alle maatregelen en vormt daarmee een integraal onderdeel van alle activiteiten binnen het maatregelenraamwerk.

### **Opmerking**

Actieve promotie van de back-office als zodanig staat niet centraal, wel de kwaliteit van dienstverlening. Die moet hier geborgd zijn en bewaakt worden. Sturen op tijd, geld en kwaliteit met een hoog klantgerichtheid- en klanttevredenheidsgehalte. De dienstverlening en de ondersteunende tools worden hierop ingericht.

### **Aanpak**

Om mobiliteitsmanagement aan de vraagzijde richting de werkgevers en werknemers in de markt weg te zetten is een markt- en klantgerichte aanpak onontbeerlijk. Marketing en communicatie dient zich hierbij te richten op bekendheid, leadgeneratie, relatieontwikkeling en CRM, concept- en productontwikkeling, koppeling front- en back-office, corporate en product communicatie en organiseren van marketingactiviteiten.

### **Doelgroepen en acties**

Het projectbureau trekt de marketing en communicatie rondom het Convenant Mobiliteitsmanagement. De marketing en communicatie richt zich op:

- De doelgroepen
  - Werkgevers
  - Werknemers/forensen
  - Politiek c.q. bestuurders
- De marketingstrategieën en de doelstelling per doelgroep, zoals:
  - de bekendheid van de afzonderlijke maatregelen te vergroten bij de doelgroepen;
  - het toepassen van mobiliteitsmanagement door werkgevers te verhogen;

## Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}

- het reisgedrag van werknemers/forensen zodanig te veranderen dat er in de spits minder autokilometers worden gemaakt.
- De boodschap die de partijen met het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en het projectbureau willen blijven uitdragen.
- Een globale planning waarin de marketingacties en communicatiemomenten en -activiteiten zijn opgenomen.
- Een begroting van de kosten van de communicatieactiviteiten.

Daarnaast faciliteren ze in ieder geval het relatiebeheer / CRM, product management en -communicatie, helpdesk, website en stellen ze periodiek nieuwsbrieven, infobulletins en allerts op. Met de inzet van marketing en communicatie-inspanning wordt met name gestuurd op een 1-1 relatie met de werkgevers en een pull strategie op de werknemers.

### Verduidelijking

De marketing realiseert bij zowel de werkgever (B2B) als werknemer (B2C):

1. **Kennis:** Bedrijfsleven en overheidsorganisaties in de regio weten dat het mobiliteitsmanagement een breed gedragen initiatief is van zowel publieke als private organisaties. Ze zijn op de hoogte van de fileproblematiek en de gezamenlijke afspraken die in het regionale convenant zijn gemaakt. Ze weten waar ze terecht kunnen voor meer informatie over convenant, maatregelen of als ze zich willen aanmelden als deelnemer, namelijk [www.....nl](http://www.....nl). Ze zijn op de hoogte van de mogelijke maatregelen die de files in de spits kunnen verminderen.
2. **Houding:** Bedrijfsleven en overheidsorganisaties in de regio zijn zich bewust van de urgentie (toename filedruk en milieuproblematiek) en ze beseffen dat ze een eigen verantwoordelijkheid hebben in het verminderen van de filedruk en automobilititeit tijdens de spits. Ze staan positief ten opzichte van mobiliteitsmanagement en de diverse maatregelen.
3. **Gedrag:** Bedrijfsleven en overheidsorganisaties in de regio committeren zich aan de maatregelen die dienen om het aantal autokilometers in de spits met 5% te verminderen. Ze zijn bereid om zelf een inspanning te plegen door mobiliteitsmanagementmaatregelen in te voeren, medewerkers hierover te informeren en hen actief te stimuleren hier gebruik van te maken. Daarnaast zetten de deelnemers zich nadrukkelijk in om het aantal deelnemers aan mobiliteitsmanagement verder uit te bouwen.

### Samenvatting

Startdatum 1-6-2010, doorlooptijd tot 2012.

### Aanpak

Inbedden in en werkzaam vanuit het uitvoeringsorgaan / projectbureau. Een deel van de uitvoering ligt bij het projectbureau en een deel bij bestaande organisaties, zoals bijvoorbeeld VNO-NCW Noord, Kamer van Koophandel Noord-Nederland. De aansturing vindt altijd plaats vanuit het projectbureau.

De kosten voor een marketing en communicatie medewerker voor de uitvoering dan wel aansturing zijn euro 185.000 tot 2012. Daarnaast zijn er operationele marketing / communicatiekosten, deze belopen tot 2012 euro 200.000.

De samenhang van marketing en communicatie is evident. Op elke uit te voeren maatregel wordt een stevige inzet van marketing en communicatie gepleegd. Elke maatregel wordt ondersteund op de componenten kennis (bekendheid), houding en gedrag en is een belangrijke ondersteuning voor (effectiviteit) van de werkzaamheden van de mobiliteitsmakelaar en vice versa. Tussen marketing/communicatie en de mobiliteitsmakelaar is een nauwe wisselwerking, zoals dat in het bedrijfsleven tussen marketing en sales of marketing en productmanagement ook het geval is.

## **B. Maatregelenprogramma**

- **Persoonsgebonden mobiliteitsbudget**
- **Het Nieuwe Werken / Digitale mobiliteit**
- **MKB-Vouchers**
- **Parkeermanagement**

## **4. Persoonsgebonden mobiliteitsbudget**

Wij willen in de vorm van pilots met een groep deelnemers een proef Beloning organiseren om zo auto's uit de spits te weren. Wij kiezen niet voor Spitsmijden, maar maken wel gebruik van de daarin opgedane ervaringen en toepassingen en richten ons daarbij op Mobiliteitsleasing en Persoonlijk mobiliteitsbudget.

Met dit project richten wij ons op zowel de werknemers met een leaseauto (of auto op naam van bedrijven en overheid) als werknemers die zakelijk en/of woon-werk verkeer met eigen auto afleggen.

Om een groep leaserijders uit de auto te krijgen – of dit in elk geval te bevorderen - richten wij een pilot in waarbij een persoonsgebonden mobiliteitsbudget voor leaserijders toegekend wordt ter hoogte van het budget voor de leaseauto. Hierbij krijgt de werknemer zelf de keuze over de wijze waarop hij zich verplaatst. We richten ons op de commerciële dienstverlening waar zakelijk gebruik van de auto het meeste voorkomt. In de regio Groningen / Assen bevindt zich zo'n 25% van de werkgelegenheid in de commerciële dienstverlening, dat zijn ongeveer 55.000 banen. Uitgaande van 15%

## **Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}**

leaserijders in de regio (er is geen exacte data voorhanden voor de regio over de regionale en sectorale verdeling van zakenauto's, 15% zijn de industriële gebieden met de geringste leaseautodichtheid in Nederland, 25% voor de regio Groningen / Assen is aannemelijker) en als we dan uitgaan van 20% leaseautorijders in de commerciële dienstverlening (wat in deze sector waarschijnlijk nog hoger is) dan betekent dat voor de regio Groningen / Assen in de sector commerciële dienstverlening 11.000 leaseauto's. Van deze 11.000 willen wij 1.000 leaserijder laten deelnemen aan Mobiliteitsleasing en het daarmee samenhangende Persoonlijk mobiliteitsbudget door een samenspel tussen de werkgever, werknemer en eventueel de leasemaatschappij gedurende een periode van 1 jaar te organiseren.

Wij willen hiervoor gebruik gaan maken van bestaande back-office omgevingen en kennis die vanuit Spitsmijden beschikbaar is. De investeringen blijven daardoor beperkt tot de aanschaf en inbouw van On Board Units (OBU), datacommunicatie tussen OBU en back-office, en operationele kosten van deze back-office.

Naast de groep leaserijders richten we voor de groep werknemers die werkzaam zijn in de commerciële dienstverlening en zakelijk en/of woon-werk verkeer met eigen auto aflegt een pilot op dezelfde manier in. De inschatting is dat dit om zo'n 38.000 (70%) autorijders gaat die de eigen auto voor zakelijk en/of woon-werkverkeer gebruiken. Van deze 38.000 willen wij 1.500 autorijders gedurende de periode van 1 jaar laten deelnemen aan het persoonlijk mobiliteitsbudget.

Het bedrag dat de werkgever per jaar voor dit zakelijk en woon-werk verkeer aan de werknemer kwijt is, komt toe aan de werknemer in de vorm van een mobiliteitsbudget. Telkens als de werknemer voor een modaliteit kiest, gaat dit ten laste van het budget. In beide gevallen geldt dat wanneer er budget rest, dit toekomt aan de werknemer, wat de beloning is om ander reisgedrag aan te nemen. Daarmee staat zowel keuzevrijheid als beloning centraal in dit project.

### **Verkeers effect**

De deelnemer is in staat om voor elke afzonderlijke reis een keuze te maken voor de auto of een alternatief. Een reis per auto betekent een forse aanslag op zijn persoonlijk mobiliteitsbudget. Een reis per OV bijvoorbeeld betekent een veel kleinere aanslag op zijn mobiliteitsbudget. Door slim te reizen kan de deelnemer aan het eind van het jaar een deel van zijn mobiliteitsbudget overhouden. Dit wordt geheel of gedeeltelijk aan hem uitgekeerd, en vormt een aantrekkelijk prikkel om zo vaak als mogelijk voor een alternatief voor de auto te kiezen.

Uitgaande van de ervaringsexpertise opgebouwd tijdens vergelijkbare incentiveprogramma's, kan worden gesteld dat deelnemers in staat zijn om één op de vijf autoritten om te zetten in een alternatief. Dit betekent dat bij een deelnemersgroep van 2.500 autorijders (1.000 leaserijders en 1.500 eigen rijders) iedere werkdag tijdens de spitsperioden een afname van 500 autoritten kan worden gerealiseerd.

Vooraf en achteraf meten wij het effect. Hiervoor kunnen we gebruik maken van de database en back-office hoe het reizen zich verplaatst heeft en in welke mate het is afgenomen.

### **Timing**

Juni 2010 – december 2011, waarbij de periode voor voorbereiding van mei 2010 t/m oktober 2010 loopt en de daadwerkelijke uitvoering (implementatie en exploitatie) van november 2010 t/m december 2011.

### **Organisatie**

Inbedden in en werkzaam vanuit het uitvoeringsorgaan / projectbureau. Vanuit het projectbureau wordt een (bij voorkeur lokaal) consortium gecreëerd vanuit de leverancierszijde van diensten voor mobiliteitsleasing, deelnemende leasemaatschappijen en deelnemende werkgevers. De mobiliteitsmakelaar benadert pro actief de (deelnemende) werkgevers, doet de eerste advisering en is als procesbegeleider betrokken bij de opzet. Naast de inzet van de mobiliteitsmakelaar is er externe specialistische expertise en project management noodzakelijk, alle aangestuurd vanuit het uitvoeringsorgaan.

### **Financiën**

De financiën die hiermee gepaard gaan zijn voor de voorbereiding en de uitvoering en belopen euro 800.000. De kosten voor de mobiliteitsmakelaar en marketing en communicatie zijn begroot bij de inzet mobiliteitsmakelaar (maatregel 1) en de inzet marketing en communicatie (maatregel 3).

### **Samenhang**

De samenhang met andere projecten is groot omdat we met dit project op de component van gedragsverandering zitten bij een reizigersgroep waarbij wij verwachten veel winst te kunnen behalen. We leggen in onze aanpak de verantwoordelijkheid bij de gebruiker en creëren randvoorwaarden om de reiziger zelfstandig keuzes te laten maken met een financiële prikkel anders dan direct belonen. De keuze die men maakt kan ten faveure van het OV gemaakt worden, maar ook om thuiswerken / HNW of teleconferencing te stimuleren.

### **Marketing**

De marketing richt zich voornamelijk op het aantrekkelijk maken van het concept voor de werkgever en de werknemer. We gaan ervan uit dat de leveranciers en leasemaatschappijen bereid zijn hieraan mee te werken waarbij we deze partijen zullen betrekken om een zo aantrekkelijk mogelijke regeling voor de werkgever en werknemer tot stand te brengen. De werkgevers worden zoveel mogelijk 1-1 benaderd waarbij de werkgever geholpen wordt de werknemer te stimuleren tot deelname.

De marketing richt zich op 1) productontwikkeling, 2) begeleiding bij het omzetten van de leasecontracten naar mobiliteitscontracten en aangaan mobiliteitscontracten en 3) zorgen voor een goede aansluiting van de front- en back-office zodat het gebruik van mobiliteitsleasing ook gestimuleerd wordt door een hoge kwaliteit van dienstverlening als het gaat om informatievoorziening en registratie en 4) verleiding werkgevers en -nemers waarbij ook de mobiliteitsmakelaar weer een belangrijke rol speelt.

## 5. Het Nieuwe Werken

Het Nieuwe Werken (HNW) betekent werken waar je bent zonder daarvoor perse te moeten reizen. HNW stelt bedrijven en organisaties in staat om medewerkers thuis of onderweg te laten werken en met meer flexibele werktijden om daarmee automobilititeit te reduceren onder andere in spijstijden.

Wij willen met 10 werkgevers uit de koplopergroep met 500 deelnemende werknemers en 50 MKB-bedrijven met 1.000 deelnemende werknemers een pilot voor HNW / Digital mobiliteit opzetten en de deelnemers volgen in hun reisgedrag en autokilometerreductie. Wij betrekken hierin ook nadrukkelijk het MKB, via rechtstreekse benadering van de individuele bedrijven, de bedrijvenparkverenigingen en het parkmanagement en zoeken hierin een trekkersrol voor koploperbedrijven die individuele werkgevers op 'sleeptouw nemen' en misschien zelfs faciliteiten gedurende de pilotperiode kunnen delen / aanbieden.

- 1) Inspireren en ondersteunen van werkgevers (publiek en privaat) en medewerkers:
  - tot een andere houding t.a.v. mobiliteit
  - tot ander verplaatsingsgedrag
  - doorbreken van de '9-5 cultuur'
- 2) Participatie via 'de stekker':
  - technologie van de eindoplossing kan laagdrempelig worden geïntroduceerd, mogelijk met behulp van werkgevers met trekkersrol
  - zonder veel investeringen van de ondernemer in aanvullende faciliteiten

We gaan ICT voorzieningen bieden en implementeren en de werkgevers en werknemers begeleiden bij het gebruik van Digitale Mobiliteit en de ontwikkeling naar een nieuwe manier van werken met reductie van autokilometers en verplaatsing van reistijden als resultaat.

Doelstelling is om bij MKB-bedrijven in de regio Groningen / Assen 1.500 werkplekken aan te sluiten waarvan 500 bij werkgevers uit de koplopersgroep 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.

Het effect dat we verwachten is dat de deelnemende werknemers voor eind 2011 gemiddeld 1 dag per week kiezen voor (een combinatie van) flexibele werktijden, thuiswerken en digitale mobiliteit en daarmee het reizen voorkomen (thuiswerken, teleconferencing), gaan variëren in reizen (OV, carpoolen) en reizen verspreiden (aanpassen werktijden, flexibele werktijden). Voor eind 2013 is het gemiddelde bij de

## **Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}**

deelnemende werknemers opgelopen naar 2 dagen per week. Wij verwachten dat dit 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 immers als zodanig niet tot vermindering van de uitstoot.

Tijdens de pilot wordt er tevens 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.

### **Implementatie**

September 2010 – december 2011, waarbij de periode voor voorbereiding van september 2010 t/m december 2010 loopt en de daadwerkelijke uitvoering (incl. evaluatie/monitoring) van januari 2011 t/m december 2011.

### **Organisatie**

Inbedden in en werkzaam vanuit het uitvoeringsorgaan / projectbureau. Vanuit het projectbureau wordt een aanbod gecreëerd met toeleveranciers van technologie- en adviesdiensten voor digitale mobiliteit, met bij voorkeur lokale bedrijven / aanbieders. De mobiliteitsmakelaar benadert pro actief de (deelnemende) werkgevers, doet de eerste advisering en is als procesbegeleider betrokken bij de opzet. Naast de inzet van de mobiliteitsmakelaar is er externe specialistische expertise en project management noodzakelijk, alle aangestuurd vanuit het uitvoeringsorgaan.

### **Financiën**

De financiën die hiermee gepaard zijn voor de voorbereiding als de uitvoering en belopen euro 390.000 . De kosten voor de mobiliteitsmakelaar en marketing en communicatie zijn begroot bij de inzet mobiliteitsmakelaar (maatregel 1) en de inzet marketing en communicatie (maatregel 3).

### **Samenvatting**

Het nieuwe Werken / Digitale mobiliteit hangt niet alleen sterk samen met het verminderen van aantal kilometers, maar ook met het verminderen van filedruk tijdens spitsuren. Het sluit bovendien goed aan bij het initiatief van mobiliteitsleasing, die gericht is op de leaserijder en de 'eigen rijder', om te kiezen uit diverse modaliteiten.

De marketing is hierbij vooral gericht op de voordelen van HNW voor de werknemer. De toepassing van HNW zal sneller gaan door de vraag vanuit de werknemer te stimuleren en daarin te voorzien. Dit uiteraard gekoppeld aan de voordelen voor de werkgever, zowel in financiële als productieve zin en de randvoorwaarden vanuit de werkgever als het gaat om aansturing en faciliteiten. Hiervoor is een stevig B-2-C programma waarbij de werknemer zich inschrijft voor deelname en de toepassing van HNW actief en controleerbaar vastlegt.



## 6. MKB Vouchers

Dit programma gaat vanaf 1 maart 2010 lopen. Status nu: Agentschap NL (voorheen Senternovem) werkt momenteel de subsidieregeling uit. Individuele MKB-bedrijven kunnen de aanvraag doen bij een geaccrediteerd bedrijf om een scan voor verbetering uit te laten voeren en adviezen in te kopen. Uitgangspunt nu is dat er per MKB-bedrijf euro 1.500 voor de scan en euro 4.500 voor inkopen expertise, in totaal euro 6.000 per MKB-bedrijf, beschikbaar is. Hiervoor komen aparte subsidies beschikbaar, waar we een separate aanvraag voor zullen doen.

## 7. Parkeermanagement

### *Samenvatting*

Automobiliteit hangt samen met parkeerfaciliteiten. Wij veronderstellen dat het aanbod van parkeermogelijkheden autogebruik kan beïnvloeden, zowel meer als minder gebruik. Zo kan parkeerbeleid ontmoedigend werken en zo een bijdrage leveren aan reductie van autokilometers, maar kan ook verplaatsend werken en zo auto's uit de spits weren.

### *Maatregelen en acties*

Het uitgangspunt is parkeren daar waar dat vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid en leefbaarheid het meest wenselijk is. In de onlangs vastgestelde Parkeernota van de gemeente Groningen "parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar!" is het parkeerbeleid tot 2020 beschreven. Daarin is onder andere het volgende opgenomen:

"Dat voor parkeren voor een langere periode en/of voor een lager tarief de stad P+R-terreinen heeft. Toekomstige grootschalige uitbreiding van parkeergelegenheid vindt vooral daar plaats. Zo worden dure en lastig te bereiken locaties als de binnenstad vermeden en parkeren bij de voordeur van het kantoor / werkplek ontmoedigd. Parkeren vindt dan juist plaats op goedkope en goed bereikbare parkeervoorzieningen aan de randen van de stad vanaf de herkomstlocaties (transferia). Ook in het uitbouwen en opwaardering van bestaande transferia Haren en Hoogkerk worden extra investeringen gedaan door de regio.

Mede dankzij de beschikbaarheid van nieuwe technologische voorzieningen ontstaan er betere mogelijkheden voor dynamische verkeer- en parkeergeleiding. Daar gaan we meer gebruik van maken. Gedacht wordt aan intelligente systemen van parkeerverwijzing via dynamische borden, maar wellicht ook via palmtops, navigatiesystemen, pda's e.d. Hierbij maken we gebruik van informatie die we uit de aanwezige monitoringssystemen halen. We gaan het Dynamisch verwijzingsstelsel parkeervoorzieningen vernieuwen waarbij de verwijzingsborden meer naar de buitenkant van de stad gesitueerd worden en ook de bezetting van garages voorspellen op moment

## **Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen juni 2010 {versie 4.2}**

van aankomst. Hierbij wordt aangesloten bij de ideeën en wensen vanuit de regio. Het verwijzingsstelsel moet passen binnen een te ontwikkelen stelsel van dynamisch verkeersmanagement. Wij willen het route-informatiestelsel combineren met een dynamisch parkeerverwijzingsstelsel.”

De werkgevers, zowel de grote(re) als MKB, worden aangespoord het parkeergedrag van hun personeel te veranderen. De effecten van de werkgeversplannen zijn aanvullend op het parkeerbeleid van de gemeente en andersom, ze versterken elkaar. Door de mogelijkheden voor het parkeren bij de ingang van het bedrijf te beperken kan de werkgever besparen op dure parkeercapaciteit. Hierbij werken we samen met individuele werkgevers en met bedrijvenparken. Uiteraard staat hier tegenover dat het gebruik van alternatieve vervoersvormen voor de gehele verplaatsing of een deel daarvan aantrekkelijker moet worden. Maar ook het stimuleren van carpoolen behoort tot de mogelijkheden. Vanuit het programma mobiliteitsmanagement wordt de werkgever bij dit proces ondersteund, in eerste instantie geregisseerd vanuit de communicatie, begeleiding en het eventueel aanpassen van de arbeidsvoorwaarden.

De maatregelen zijn gericht op het parkeergedrag dat autogebruik ontmoedigt en verspreidt met als doel het forenzen- en zakelijk verkeer te stimuleren buiten de stad te laten parkeren (inzet transferia) en te parkeren op afstand waarbij we zoveel mogelijk anticiperen en meewerken aan het Dynamische verwijzingsstelsel parkeervoorzieningen.

### **Verwachtingen**

Het gaat in onze plannen voor parkeren om het bewerkstelligen van ander gedrag; het beïnvloeden van de modaliteitkeuze, het reistijdstip en meerijgedrag. Wij richten ons met onze aanpak met nadruk ook op de gebieden met veel werkgelegenheid zoals bedrijventerreinen, de binnenstad etc. Deze gebieden zorgen traditioneel voor veel autoverkeer, terwijl parkeergelegenheid een schaars goed is. We verwachten daar dan ook de grootste effecten.

Wij gaan ervan uit dat 75% van het woon-werk en zakelijk verkeer gericht is op deze gebieden met veel werkgelegenheid. Dat betekent voor Groningen plusminus 50.000 arbeidsplaatsen waarvan de helft (25.000) opgevuld worden van buiten Groningen wat per dag voor 50.000 vervoersbewegingen zorgt, waarvan naar schatting 75% met de auto (37.500 vervoersbewegingen). Door de inzet op parkeren willen wij het aantal dagelijkse vervoersbewegingen van en naar de stad reduceren met 3% (1.125) en 2% (750) uit de spits halen door:

- 2% (375 deelnemers) buiten de stad te laten parkeren (transferia)
- 1% (190 deelnemers) minimaal 1 ander persoon / collega laat meerijden
- 2% (375 deelnemers) door specifieke werkgevergerichte maatregelen

Hiervoor denken wij 50 werkgevers nodig te hebben, waarvan 15 grote(re) en 35 MKB-bedrijven.

september 2010 – december 2011

Inbedden in en werkzaam vanuit het uitvoeringsorgaan / projectbureau. Hierbij vindt een nauwe samenwerking plaats tussen overheid, parkeeraanbieders, werkgevers, werknemers en de transferia.

De financiën die gepaard gaan met de voorbereiding en de uitvoering van parkeermanagement zijn begroot op euro 400.000. De regio brengt daarnaast een bedrag in van euro 250.000 voor uitbouw en opwaardering transferium Haren en Hoogkerk. De kosten voor de mobiliteitsmakelaar en marketing en communicatie zijn begroot bij de inzet mobiliteitsmakelaar (maatregel 1) en de inzet marketing en communicatie (maatregel 3).

De samenhang met andere projecten is groot omdat we met dit project op de component gedragsverandering zitten - door op de financiële en gemakcomponent te sturen - en stimuleren om de modaliteit – waarbij OV en fiets voor de hand liggen – en/of het reismoment aan te passen. Deze maatregel kan goed ingezet worden in combinatie met de andere maatregelen en zo synergie-effecten bereiken. Het unieke aan deze maatregel is een samenspel tussen overheid, parkeeraanbieders, werkgevers, werknemers en de transferia, waarbij elk van de partijen winst kan behalen.

De marketing richt zich voornamelijk op het aantrekkelijk maken van het concept voor alle te betrekken partijen, waarbij zowel de gemeenschappelijke als individuele belangen benadrukt worden. Hierbij zullen we voornamelijk op de relatiecomponent gaan zitten waarbij ook de mobiliteitsmakelaar een belangrijke rol speelt, ondersteund met issue marketing om het 'single issue probleem' parkeren in de markt te zetten.

## **Bijlage 2.**

Mobiliteitsmanagement publiek uitgevoerd in onze regio is niet nieuw, dat is eerder gedaan (VCC Noord). De ervaringen hiermee en die van de mobiliteitsmanagement-projecten in andere regio's leren dat de rol van de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven in de uitvoering essentieel is om het project tot een succes te maken. De ervaring leert ook dat deze rol niet beperkt kan blijven tot de initiatiefase, maar gedurende het hele proces aanwezig en zichtbaar moet blijven.

Omdat de bedrijfslevenvertegenwoordigers naast de specifieke regionale belangen ook het grotere, nationale belang in het vizier hebben (bijvoorbeeld het voorkomen van de ministeriële regeling) zijn ze gezamenlijk met publieke vertegenwoordigers in nagenoeg alle regio's tot nu toe niet alleen in de bestuurlijke en/of toezichhoudende rol actief, maar ook nauw bij de uitvoering betrokken.

VNO-NCW Noord, MKB Noord en de Kamer van Koophandel Noord-Nederland hechten er aan dat men zowel in de inhoudelijke aansturing als in de uitvoering een duidelijke en herkenbare rol heeft. In alles moet blijken dat er sprake is van publiek-private samenwerking. Zowel VNO-NCW Noord als MKB Noord en de Kamer van Koophandel Noord-Nederland hebben ervaring met het implementeren van projecten binnen organisaties.

Om het belang van dit project voor de Regio Groningen-Assen te onderstrepen heeft VNO-NCW Noord besloten één van haar senior managers voor een aantal dagen per week vrij te maken om deze binnen het project te kunnen detacheren. De rol van VNO-NCW Noord wordt overigens van harte ondersteund door MKB Noord en de Kamer van Koophandel Noord-Nederland. In de praktijk zullen daarom ook de communicatiestructuren van de Kamer van Koophandel Noord-Nederland en MKB Noord ingezet kunnen worden ten behoeve van dit project.

Tenslotte wordt er een belangrijke rol voorzien voor de diverse parkmanagement verenigingen die actief zijn binnen de regio. Zij kunnen vooral als wegbereider en uitvoeringspartner richting het MKB optreden.

### **Bijlage 3. Organisatie**

- Wij zien dit alles uitgevoerd vanuit een projectbureau die in de markt wordt gezet als de organisatie voor werkgevers met individuele en collectieve mobiliteitsvraagstukken in de regio Groningen / Assen. Het projectbureau krijgt de opdracht van en legt verantwoording af aan een platform waarin publieke en private vertegenwoordigers zitten. Ook de uitvoering is gelegen bij publieke en private vertegenwoordigers waarbij het programmamanagement verantwoording aflegt aan het platform. Het programmamanagement gaat over het algemeen management, financiële verantwoording, bedrijfsvoering, verbindingen tussen convenantpartners, externe contacten en inhoudelijk/ technisch management. Onder het projectbureau vallen onder andere een mobiliteitsmakelaar en een marketeer/communicatiemedewerker. Daarnaast worden gericht specialisten ingehuurd, of bestaande structuren (parkmanagers bijv.) ingezet t.b.v. de doelstelling van het project. Omdat de meeste functies parttime functies betreffen maken de meeste personen gebruik van hun reeds bestaande structuren (huisvesting, secretariële ondersteuning etc.).
- Wij kiezen voor professionele marketing en communicatie richting de werkgevers en werknemers. Het gaat hierbij dan niet alleen om het organiseren en uitvoeren van marketingactiviteiten, maar ook om relatiebeheer en CRM waarmee onder andere de mobiliteitsmakelaar ondersteund wordt. Verder maakt hier de helpdesk en de website onderdeel uit, alles in het teken van interactie en communicatie met de doelgroepen. Ook vind hier productmanagement plaats om aantrekkelijke instrumenten en producten aan de markt aan te bieden. Niet noodzakelijkerwijs worden deze structuren zelf opgezet. Er zal nadrukkelijk gekeken worden naar gebruikmaking van reeds bestaande structuren
- Tussen mobiliteitsmanagement en marketing zit een nauwe verwevenheid en wisselwerking. De mobiliteitsmakelaar is erg gebaat bij een goede marketingondersteuning en goed relatiebeheer en CRM, maar is op zijn beurt weer nodig om goede informatie via de helpdesk en website te bieden. Zo gaat ook het ontwikkelen van producten, diensten en oplossingen voor klanten hand in hand tussen mobiliteitsmanagement en marketing. Juist om werkgevers en werknemers op andere gedachten en gedrag te brengen en op basis van de vraag en behoefte een aantrekkelijk aanbod te ontwikkelen en te doen. De mobiliteitsmakelaar krijgt op zijn beurt de tools in handen om gericht mobiliteitsproducten en adviesdiensten aan te bieden.

**Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Groningen – Assen**  
juni 2010 {versie 4.2}

**Bijlage 4.**

<b>Omschrijving</b>	<b>Richtbedragen tot eind 2012</b>
<b>Organisatie en Communicatie (bemensing)</b>	
Programma manager mobiliteitsmanagement	E 215.000
Mobiliteitsmakelaar	E 200.000
Medewerker Marketing / Communicatie	E 185.000
<b>Totaal Organisatie</b>	<b>E 600.000</b>
<b>Maatregelenprogramma</b>	
Persoonsgebonden mobiliteitsbudget	E 800.000
HNW / Digitale mobiliteit	E 390.000
MKB Vouchers (andere subsidiering / financiering)	volgt
Parkeermanagement	E 650.000
<b>Totaal Maatregelenprogramma</b>	<b>E 1.840.000</b>
<b>Back-office (Programma ondersteunende instrumenten)</b>	
Helpdesk	E 70.000
Relatiebeheer / CRM en website	E 100.000
Ondersteuning en secretariaat	E 40.000
Monitoring (separate subsidiering / financiering)	volgt
<b>Totaal Instrumenten</b>	<b>E 210.000</b>
<b>Marketing / Communicatie</b>	
Operationele marketing / communicatiekosten	E 200.000
<b>Totaal Marketing / Communicatie</b>	<b>E 200.000</b>
<b>Totaal Organisatie en programma 2010 – 2012</b>	<b>E 2.850.000</b>
<b>Nulfase (november 2009 t/m mei 2010)</b>	
Opstellen en doorrekenen maatregelenplannen	E 75.000
Project management nulfase en voorbereiding	E 50.000
Regionaal Symposium Mobiliteitsmanagement	E 25.000
<b>Totaal nulfase</b>	<b>E 150.000</b>
<b>Totaal 2009 – 2012 (excl. MKB Vouchers en Monitoring)</b>	<b>E 3.000.000</b>
Dekking van 50% uit de regio Groningen / Assen. Subsidievraag derhalve E 1.500.000	
<b>Bijdrage deelnemende werkgevers</b>	
Financiële bijdrage euro 1,00 per werknemer, geschatte bijdrage	E 100.000
Interne communicatie, aanname gemiddelde interne kosten per werkgever van euro 10.000	
Capaciteit HRM, Facilitair, aanname gemiddelde interne kosten per werkgever van euro 15.000	

## **Bijlage 5.**

De landelijke TFMM ontwikkelde een uniforme methode om de effecten van de convenanten te monitoren. Deze methode zullen wij ook bij het onderliggende convenant betrekken.

Regelmatig zullen de convenantpartners met elkaar in overleg treden om de voortgang te monitoren. Deze taak is belegd bij het projectbureau. Voor wat betreft monitoring hebben zij de volgende taken:

- Het jaarlijks uit (laten) voeren van monitoring. Partijen hechten veel waarde aan monitoring van de voortgang, zowel waar het gaat om de verrichte inspanningen van de betrokkenen als om de bereikte effecten. Hieronder vallen het meten van meningen en ervaringen m.b.t. de maatregelen, gedragsverandering (reisgedrag) of bijvoorbeeld aantallen verplaatsingen. Dit gebeurt door enquêtes onder werknemers en persoonlijke interviews bij werkgevers. In 2010 vindt een nulmeting plaats. De monitoring wordt georganiseerd in samenwerking met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Monitoring vindt plaats van 2010 tot en met 2013.
- Het jaarlijks (laten) evalueren van de samenwerking en de organisatie daarvan, te beginnen eind 2010.
- Zodra de monitoringsresultaten daar aanleiding toe geven, doen van voorstellen voor het aanpassen van dit convenant en/of het wijzigen dan wel aanvullen van de daaraan gekoppelde concrete maatregelen.
- De financiering van de monitoring vindt uit apart budget van V&W plaats, en wordt in dit verband buiten beschouwing gelaten.

## **Bijlage 6. Ondertekening**

De onderstaande partijen verklaren dat:

- zij de doelstelling van dit Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement krachtig onderschrijven;
- zij zich zullen inspannen om de gezamenlijke afspraken uit te voeren;
- zij zich zullen inspannen om de met hun afgesproken maatregelen te nemen.

Groningen / Assen, 24 juni 2010

### **Koepel- en Werkgeversorganisaties:**

VNO-NCW Noord, de heer B. van der Haar, voorzitter

Kamer van Koophandel Noord-Nederland, de heer J. Emmelkamp, voorzitter

MKB Noord, de heer R.J.M. van Gent, regiodirecteur

### **Overheid**

Provincie Groningen, de heer M.J. Jager, gedeputeerde

Provincie Drenthe, de heer J.H. Bats, gedupeteerde

Gemeente Groningen, mevrouw C.T. Dekker, wethouder

Gemeente Assen, de heer A.L. Langius, wethouder

Regio Groningen Assen, de heer J.H. Bats, voorzitter

Rijkswaterstaat, Dienst Noord-Nederland, de heer ir. P. Struik, Hoofdingenieur-Directeur

### **Individuele werkgevers**