

Convenant Mobiliteitsmanagement Zuidelijke Vallei

Food Valley Bereikbaar, WERVende initiatieven in mobiliteit

Zuidelijke Vallei/WERV

20 oktober 2009

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
1.1	Convenant Mobiliteitsmanagement.....	3
1.2	Food Valley bereikbaar, WERVende initiatieven in mobiliteit.....	3
2.	Overwegingen en doelstelling.....	5
2.1	Mobiliteitsmanagement in de WERV.....	5
2.2	Hoe gaat de regio dit invullen?.....	5
2.3	Regionaal convenant mobiliteitsmanagement.....	7
3.	Overeenkomst tussen partijen.....	9
3.1	Partijen.....	9
3.2	Afspraken.....	10
3.3	Samenhang maatregelen.....	11
3.4	Juridische binding.....	11
4.	Projecten en maatregelen.....	12
4.1	Inleiding.....	12
4.2	Organisatie.....	13
4.3	Projecten.....	14
4.4	Totaaloverzicht kosten en baten.....	32

1. Inleiding

1.1 Convenant Mobiliteitsmanagement

Dit convenant is bedoeld om de publieke en private partijen in het WERV-gebied duurzaam aan de uitvoering van maatregelen te binden. Maatregelen, die erop gericht zijn de mobiliteit in de regio in goede banen te leiden en die ervoor zorgen dat het verkeer blijft rijden.

Met dit convenant laten de partijen zien dat een goede bereikbaarheid belangrijk is en dat ieder daarvoor zijn verantwoordelijkheid neemt. Het bedrijfsleven maakt afspraken met werknemers om slimmer te reizen. De overheden investeren in organiserend vermogen, kennisinfrastructuur en waar nodig harde infrastructuur om te zorgen dat de maatregelen beklijven en tot maatschappelijk gewenste effecten leiden.

In dit document beschrijven wij de aanleiding tot en de uitwerking van het regionaal convenant mobiliteitsmanagement WERV.

1.2 Food Valley bereikbaar, WERVende initiatieven in mobiliteit

1.2.1 Zuidelijke Vallei en WERV: Food Valley

De zuidelijke Vallei wordt gevormd door de gemeenten Ede en Wageningen. Deze werken in WERV-verband samen met Rhenen en Veenendaal. Het WERV-convenant, dat aan deze samenwerking ten grondslag ligt, benoemt een aantal speerpunten voor de ruimtelijke, economische en sociale ontwikkeling van de vier gemeenten rond het Binnenveld.



WERV is de uitvalsbasis van Food Valley, één van de meest kansrijke regio's in Nederland waar het huidige kenniscluster sterk gespecialiseerd is in voeding. De Food Valley, met de sterk internationaal gerichte Wageningen Universiteit en Researchcentrum als motor, biedt een vruchtbare voedingsbodem voor innovaties. Dit trekt bedrijven en (top)instituten aan op het gebied van onderzoek, ontwikkeling en product- en procesinnovatie.



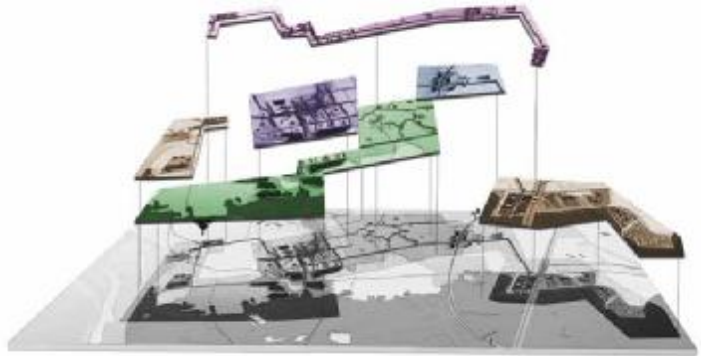
Op dit moment bevindt zich al een op wereldniveau unieke clustering van wetenschap, bedrijven en instituten die gefocust zijn op voeding en wat daaraan gerelateerd is. Deze concurrentiekracht moet verder versterkt worden.

1.2.2 Ambitie 2020

In 'Pieken in de Delta' stelt de Nederlandse overheid dat Oost-Nederland in 2015 wereldwijd tot de top vijf van de meest innovatieve regio's op het gebied van voeding, gezondheid en technologie moet behoren. Dat vraagt om een extra inzet van markt en overheden om dit gebied aantrekkelijk te maken om te wonen, te werken en te recreëren. In 'Food Valley, ambitie 2020, voedingsbodem voor grenzeloze innovaties' worden de benodigde inspanningen voor deze trendbreuk gepresenteerd. Deze inspanningen zijn doorvertaald in de regionale gebiedsagenda, die in 2009 wordt ingebracht in de MIRT-onderhandelingen voor het landsdeel Oost.

1.2.3 Bereikbaarheid

Een belangrijke voorwaarde om de regionale ambities waar te maken, is een goede bereikbaarheid. Bereikbaarheid van de regio als geheel, maar ook de individuele bereikbaarheid van bedrijven, instellingen en huishoudens verdient aandacht.



De gebiedsvisie geeft vooral voor verkeersstructuur en infrastructuur een aantal denkrichtingen aan en heeft een middellange tot langetermijnfocus. Dit terwijl bedrijven, overheden en inwoners nu al bepaalde bereikbaarheidsproblemen ervaren. Dit vraagt om snelle, eenvoudig te realiseren en duurzame oplossingen. Mobiliteitsmanagement is daarbij de sleutel.

1.2.4 Verdere ontwikkeling van het gebied

Het WERV-gebied is, zoals de gehele Gelderse Vallei, een van de weinige groeiregio's in Gelderland. Dit betekent, dat de komende jaren meer mensen komen te wonen en werken in dit gebied. Door de ligging vormt het gebied een natuurlijke overloop en/of buffer tussen de Randstad enerzijds en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen (en in het verlengde het Ruhrgebied). Daarnaast is Food Valley één van de hoekpunten van de zogenaamde 'triangle' (Food Valley – Health Valley – Technology Valley) met de regio Arnhem-Nijmegen en Twente. Binnen de Triangle richten de innovatiepartners zich met name op 'de gezonde mens'.



De weginfrastructuur en het OV-systeem binnen het WERV-gebied beginnen tegen de grenzen van de groei aan te lopen. Met benuttingsmaatregelen (Beter Bereikbaar Vallei) is al veel ruimte gevonden om de regio voorlopig rijdend te houden. Maar ook benuttingsmaatregelen zijn eindig.

De laatste jaren is daarom (met name door de provincie Gelderland) fors geïnvesteerd in openbaar vervoer (transferium Veenendaal-de Klomp, Valleilijn en een kwaliteitsslag voor het snelnet bus in de regio) hetgeen een duidelijke groei in reizigers tot gevolg heeft. Door het Rijk zijn de aansluiting van de A30 bij knooppunt Maanderbroek, de aanleg van spitsstroken op de A12 en een nieuwe snelwegaansluiting bij Veenendaal gerealiseerd. Ede is gestart met het opwaarderen van de N224 (Ede) tot 2x2 stadstoegangsweg. Dit zijn enkele voorbeelden van investeringen in het (regionale) wegennet, waar de komende jaren nog het nodige aan gaat gebeuren.

De gebiedsvisie voor de Vallei schetst een verdere behoefte aan infrastructuur en een verdere uitbouw van het (hoogwaardig) openbaar vervoer om de regio concurrerend te houden met andere economische kerngebieden. Tegelijk wordt onderkend, dat het landschap en de leefbaarheid van de regio belangrijke vestigingsfactoren voor nieuwe (kennis)werkers zijn en dat daar voorzichtig mee moet worden omgesprongen.

2. Overwegingen en doelstelling

2.1 Mobiliteitsmanagement in de WERV

Binnen de WERV hebben verschillende individuele werkgevers al initiatieven genomen om de eigen bereikbaarheid te verbeteren (bijvoorbeeld ziekenhuis Gelderse Vallei of verzekeraar Menzis). Het Mobiliteitssteunpunt Ede was betrokken bij de totstandkoming van de Edese bedrijventerreinen via busvervoer. Maar deze initiatieven zijn vooralsnog vooral op de eigen organisatie gericht. Daarmee is de kans op synergie beperkt.

Om te voorkomen dat de regio vastloopt, blijft investeren in bereikbaarheid noodzakelijk. De regionale bedrijven, overheden en instellingen willen daaraan graag hun steentje bijdragen. De snelste manier om hieraan significant bij te dragen is door serieus in te zetten op mobiliteitsmanagement.

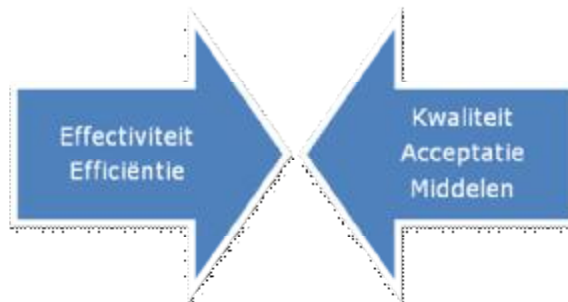
2.1.1 Wat is mobiliteitsmanagement?

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. Aangezien de auto niet alle problemen kan oplossen, wordt de reiziger geprikkeld alternatieven te gebruiken als fiets, openbaar vervoer, gebruik van P+R, of telewerken. Eisen en wensen van mensen die zich verplaatsen staan centraal, en het draait om oplossingen op maat. Overheden, werkgevers, publiekstrekkingen en aanbieders van mobiliteitsdiensten organiseren samen de voorwaarden waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken [KpVV].

De Taskforce Mobiliteitsmanagement heeft tot doel mobiliteitsmanagement een vanzelfsprekend onderdeel van de bedrijfsvoering te laten worden in zoveel mogelijk organisaties. Gestreefd wordt naar minder files door flexibilisering van werk en slimmere reiskostenregelingen. Door vraaggericht en bottom-up in te spelen op wensen en behoeften van werkgevers en politiek wordt een brug geslagen tussen bedrijfsleven en overheden [TFMM].

2.2 Hoe gaat de regio dit invullen?

De WERV-regio wil het instrument van mobiliteitsmanagement zinvol inzetten. Dat houdt kortweg in dat er gestuurd wordt op Effectiviteit en Efficiëntie enerzijds, en op Kwaliteit, Acceptatie en Middelen anderzijds.



Deze vijf aspecten worden enerzijds getoetst aan de doelstellingen die de regio voor zichzelf formuleert, en anderzijds aan de beschikbaarheid van middelen binnen en buiten de regio.

Daarvoor hanteren wij de volgende uitgangspunten:

1. Mobiliteitsmanagement moet bottom-up ontwikkeld worden
2. Iedereen in de regio kan instappen
3. Het gaat om filebestrijding, klimaat en gezondheid
4. Het heeft toegevoegde waarde voor individuele werknemers, bedrijven, en de regio
5. De kosten en baten zijn in onderling evenwicht



Hierna worden deze uitgangspunten vertaald in de aspecten Effectiviteit, Efficiëntie, Kwaliteit, Acceptatie en Middelen.

2.2.1 Effectiviteit

Mobiliteitsmanagement dient drie doelen:

1. het zorgen dat er minder verkeer (met name in de spits) op de weg zit. Het is bekend, dat bij zwaar belaste systemen en overbelaste systemen (zoals het wegennet in de spits) een geringe verlaging van de aanvoer (in dit geval verkeer) tot sterke wachttijdreductie kan leiden. Dus door mobiliteitsmanagement toe te passen, zou een afname van autoverkeer in de spits met bijvoorbeeld 5% [TFMM] een mooie doelstelling zijn.
2. In het verlengde hiervan is het de wens om duurzame mobiliteit te bevorderen. De gemeente Wageningen heeft bijvoorbeeld het actieplan 'Wageningen klimaatneutraal 2030' vastgesteld. Dit programma gaat uit van de driesprong (1) vermijden, (2) toepassing van schonere technologie en (3) compensatie van onvermijdelijke uitstoot. Uiteindelijk zou dit tot een verlaging van onder andere de CO₂-uitstoot van verkeer in Wageningen van 100% moeten leiden. Ook de gemeenten Ede, Veenendaal en Rhenen hebben ambitieuze plannen gemaakt.
3. Door bewuste keuzes te maken over de wijze waarop mensen zich verplaatsen, kan worden bijgedragen aan de lichamelijke gezondheid; lopen en fietsen leveren daarbij dus ook een bijdrage aan de individuele fitheid van de reiziger. In het verlengde daarvan is een afname van ziekteverzuim bij fietsende werknemers aangetoond.

2.2.2 Efficiëntie

De inzet van beleidsinstrumenten, zoals het bevorderen van mobiliteitsmanagement, kost tijd, geld en energie. Dat vereist verantwoordelijkheid. En gezien de urgentie verdient het de aanbeveling om te zoeken naar oplossingen die gewicht in de schaal leggen. Bijvoorbeeld doordat veel mensen eraan meedoen, of door maatregelen te benadrukken, die per toepassing een groot effect hebben.

Voor de WERV ligt de nadruk met name op de grootte van de doelgroep. Met name in de eerste fasen zal daarom minder (schaarse) tijd worden gestoken in initiatieven waarvoor de doelgroep te klein is.

2.2.3 Kwaliteit

De kwaliteit van beleid en dus van beleidsinstrumenten is bepalend voor de mate waarin het bijdraagt aan de doelstellingen. Dit betekent in het eenvoudigste geval dat een te nemen maatregel voldoet aan een aantal minimale eisen. Deze hebben te maken met (1) juridische houdbaarheid (2) inpasbaarheid in reguliere werkprocessen, (3) beheersbare (ongewenste) neveneffecten, (4) communicatie met de doelgroep en (5) rekening houden met een evaluatie.

Naarmate een maatregel beter doordacht is, voldoet hij beter aan de bovenstaande vijf eisen. Daarmee is een belangrijke basis voor succesvolle implementatie gelegd. Tevens wordt hiermee op maatregelniveau geborgd dat duidelijk is of, en in welke mate de maatregel heeft bijgedragen aan de regionale doelstellingen.

2.2.4 Acceptatie

Beleed is eenvoudiger uit te voeren naarmate het beter geaccepteerd wordt. Omdat mobiliteitsmanagement in deze regio bij uitstek een bottom-up proces is, is het 'meenemen' van de betrokkenen in een vroeg stadium van het allergrootste belang. Hierdoor worden verrassingen voorkomen, kunnen creatieve oplossingen boven water komen en raken de maatregelen beter ingebed

in het natuurlijke gedrag van de deelnemers. Dit geldt voor zowel de overheden, de werkgevers als de werknemers.

2.2.5 Middelen

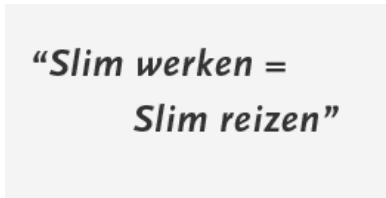
Sommige maatregelen zijn eenvoudiger in te voeren dan andere. Vaak heeft dit te maken met kosten en investeringen. Om het tempo erin te houden, gaat onze voorkeur uit naar toepassing van maatregelen die met beperkte middelen duurzaam te realiseren zijn.

Kansrijke projecten, die naar verwachting (te) veel vragen van de regionale budgetten zijn hierdoor afhankelijk van bijvoorbeeld een bijdrage van het ministerie. Het verwerven van (extra) middelen, en het ontwikkelen van een duurzame organisatie om dit te blijven doen zijn een integraal onderdeel van het regionale mobiliteitsmanagement.

2.3 Regionaal convenant mobiliteitsmanagement

Ook vanuit de landelijke politiek is opgeroepen tot een breed gedragen gezamenlijk voorstel van diverse partijen in de regio's. Bedrijven én overheden moeten samen oplossingen vinden voor de bereikbaarheidsproblemen. Hiertoe hebben Minister Eurlings en Minister Cramer de landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement in het leven geroepen.

De Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM) heeft tot doel mobiliteitsmanagement een vanzelfsprekend onderdeel van de bedrijfsvoering te laten worden in zoveel mogelijk organisaties. Gestreefd wordt naar minder files door flexibilisering van werk en slimmere reiskostenregelingen. Door vraaggericht en bottom-up in te spelen op wensen en behoeften van werkgevers en politiek wordt een brug geslagen tussen bedrijfsleven en overheden.



*“Slim werken =
Slim reizen”*

De Taskforce vraagt regio's om met werkgevers en decentrale overheden aan de slag gaan om te komen tot afspraken om de bereikbaarheid en leefbaarheid structureel te verbeteren. De regionale afspraken worden vastgelegd in een Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement.

2.3.1 Doelstelling

Inzet van de mobiliteitsmanagement-maatregelen is gericht op (1) het vermijden van autokilometers in de spits met 5% en (2) het verlagen van de CO₂-uitstoot met 20% in 2 jaar voor de aangesloten bedrijven. Daarbij wordt gestreefd naar (3) een verhoging van het fietsgebruik en daarmee een verlaging van het ziekteverzuim. Potentiële maatregelen worden hierop getoetst en gemonitord.

Daarbij wordt aandacht gevraagd voor de volgende subdoelstellingen en opmerkingen:

- Het convenant zelf is niet een doel op zich, maar een middel om zaken in gang te zetten en het samenwerkingsproces verder uit te bouwen. In het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement streven de samenwerkende partijen naar verbetering van de bereikbaarheid in de WERV-regio door middel van mobiliteitsmanagementmaatregelen;
- Bij het uitvoeren van de in dit convenant gemaakte afspraken om de hierboven beschreven doelstelling te behalen wordt uitgegaan van geplande en in gang gezette infrastructuurprojecten. Dit convenant doet niets af aan de reeds ingezette regionale inspanningen op het gebied van openbaar vervoer, regionale ontsluitingsstructuren en de agendering van dergelijke projecten voor het MIRT. De maatregelen die door werkgevers en overheden worden genomen zijn een extra inspanning bovenop de geplande inspanningen van de overheid;

- Om de doelstelling van 5% te behalen is het uitbouwen van het aantal deelnemende werkgevers ten opzichte van de genoemde koplopers noodzakelijk. Het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement richt zich dan ook nadrukkelijk op het uitbouwen van het aantal deelnemers;

Om de doelstelling te behalen, wordt daarom gezamenlijk gewerkt aan:

- de uitvoering van een gezamenlijk opgesteld pakket van concrete niet-vrijblijvende mobiliteitsmaatregelen;
- maatregelen die uitgaan van de vervoersbehoeften van werkgevers en werknemers;
- Publiek-private samenwerking als voorwaarde voor het bereiken van de doelstelling;
- Een optimale aansluiting bij de activiteiten van de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

3. Overeenkomst tussen partijen

3.1 Partijen

De Wageningse werkgevers, die al meedoen aan het lopende mobiliteitsonderzoek, vormen de kern van waaruit andere bedrijven/organisaties kunnen aansluiten. Deze groep is aangevuld met bedrijven die al actief waren in het kader van het Edese Optimum2-project.

De grootste bij de Wageningse werkgevers is de Wageningen Universiteit en Researchcentrum (ca. 6.500 werknemers). Samen met zorgverzekeraar Menzis (ca. 700 medewerkers in Wageningen), Seminis (75) en de gemeente Wageningen (300 medewerkers) is de koplopersgroep hiermee goed voor ca. 40% van het totaal aantal arbeidsplaatsen in Wageningen, en circa 8% van de WERV-regio. De beoogde 'olievlekwerking' in de Zuidelijke Vallei is in gang gezet met de betrokkenheid van de overige WERV-gemeenten (Ede, Rhenen en Veenendaal), Regio de Vallei, het projectbureau WERV en het Mobiliteitssteunpunt Ede, Kamer van Koophandel en VCC Oost.

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

De genoemde partijen treden op als voortrekkers van het bedrijfsleven in de regio en willen een voorbeeldrol vervullen voor wat betreft mobiliteitsmanagementmaatregelen. Gedurende de periode tot 2012 wordt nadrukkelijk gestreefd naar het uitbouwen van het aantal deelnemende partijen.

3.1.1 Georganiseerde ondernemers, werkgevers

- Kamer van Koophandel Centraal Gelderland
- EBC (Bedrijvenkring Ede)
- WOC (Wagenings Ondernemers Contact)

3.1.2 Individuele werkgevers (*: tevens rol als overheid)

- Emerson process management
- Deli XL
- Gemeente Ede *
- Gemeente Rhenen *
- Gemeente Veenendaal *
- Gemeente Wageningen *
- Johannes Orgelbouw
- Menzis
- Seminis
- Tanatex chemicals
- Wageningen Universiteit en Researchcentrum
- Ziekenhuis Gelderse Vallei

3.1.3 Overheden

- Provincie Gelderland
- Provincie Utrecht
- WERV Projectbureau

De hiervoor genoemde betrokkenen worden verder gezamenlijk genoemd: partijen. Deze partijen worden aangevuld met landelijk georganiseerde werkgevers die in andere regio's als koploper

optreden. Met deze werkgevers worden in de komende periode afspraken gemaakt over hun bijdrage in het kader van dit convenant.

3.2 Afspraken

De deelnemende partijen zullen zich zowel individueel en gezamenlijk krachtig inspinnen om de komende drie jaren¹ de doelstellingen van dit convenant te behalen. Ook committeren zij zich tot participatie om het ontwikkelde maatregelenpakket te realiseren. De gezamenlijke afspraken die in het kader van dit convenant gemaakt worden volgen hieronder.

Georganiseerde werkgevers committeren zich hierbij aan:

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

Individuele werkgevers committeren zich hierbij aan:

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

Overheden, handelend binnen landelijk en regionaal vastgestelde politiek bestuurlijke en ambtelijke kaders, committeren zich hierbij aan:

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

¹ De doelstellingen en begroting zijn gebaseerd op de looptijd van de Taskforce Mobiliteitsmanagement en hebben betrekking op een periode van twee jaar. Uitgangspunt is echter dat de regionale uitvoering hierna nog minimaal 1 jaar doorloopt op eigen kracht.

Gedurende de looptijd van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement wordt gestreefd naar het verder concretiseren en invullen van deze afspraken en naar het maken van afspraken met meer partijen dan genoemd in dit convenant.

3.3 Samenhang maatregelen

De afspraken over de te nemen maatregelen hangen met elkaar samen. Het samenspel van de maatregelen draagt bij aan het behalen van het gewenste resultaat en beïnvloedt elkaar niet negatief. Overheden en werkgevers maken afspraken over gebiedsgerichte maatregelen. In de WERV-regio worden de maatregelen getoetst aan de doelstellingen:

1. Minder files
2. Een beter milieu
3. Een gezonde reis

3.4 Juridische binding

- Dit convenant behelst een inspanningsverplichting om te komen tot concrete acties en maatregelen. Dit betekent dat het convenant voor de partijen geen juridisch afdwingbare plichten heeft;
- Partijen worden alleen aangesproken op die maatregelen en acties die men individueel overeen is gekomen;
- Een nog in te richten projectorganisatie bewaakt de voortgang van het convenant en spreekt partijen aan op gemaakte afspraken daar waar nodig. Daarbij wordt uitgegaan van een constructieve, gelijkwaardige samenwerking en de wil van alle partijen de bereikbaarheidsproblematiek in de regio gezamenlijk aan te pakken.

4. Projecten en maatregelen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de projecten en maatregelen benoemd waarmee de gezamenlijke partijen een invulling geven aan de manier waarop ze de gestelde doelen willen realiseren. De beschreven maatregelen en activiteiten zijn geen statisch gegeven. Op sommige onderdelen is een verdere uitwerking van maatregelen en activiteiten noodzakelijk. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen mogelijk. Enerzijds vanwege het aansluiten van nieuwe deelnemers aan het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement, anderzijds door monitoring en bijsturing.

Maatregelen

De voorgestelde maatregelen en projecten zijn in te delen in drie groepen:

1. Niet 'naar het werk' maar 'aan het werk'
2. Minder met de auto
3. Samen werken aan bereikbaarheid

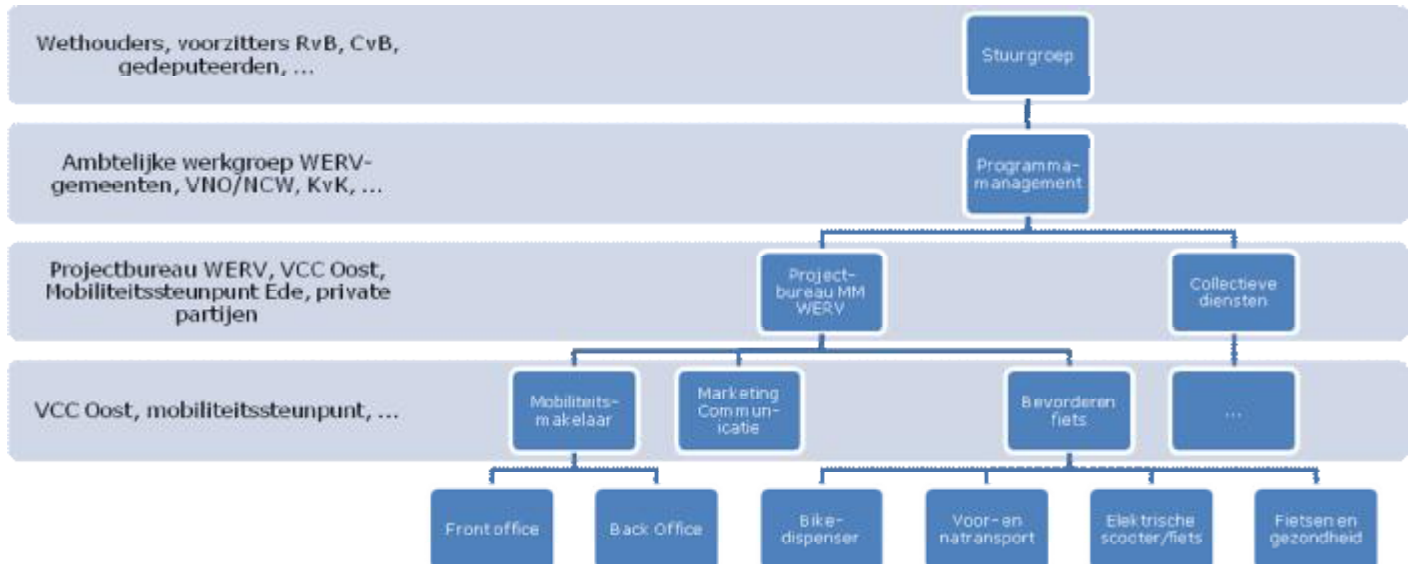
Voor de realisatie van de maatregelen en projecten is kennis, ervaring en menskracht nodig om werkgevers te helpen. Een vierde groep is derhalve het faciliteren van een uitvoeringsorganisatie.

De WERV-regio richt zich in het kader van het convenant op de onderstaande projecten:

1. Organisatie:
 - a. Programmasecretariaat WERV
 - b. Mobiliteitsmakelaar WERV
 - c. Marketing en communicatie
2. Niet 'naar het werk' maar 'aan het werk'
 - a. Collectieve diensten organiseren
3. Minder met de auto
 - a. Fietsen en gezondheid 'Food Valley'
 - b. Elektrische scooter/fiets
 - c. Elektrische fiets voor woon/werkverkeer
 - d. Duurzaamheidsbevordering
4. Samen werken aan bereikbaarheid
 - a. Inbedding hoogwaardig openbaar vervoer
 - b. Voor- en natransport

Hiervoor wordt een projectorganisatie opgericht, die de uitvoering van de convenantprojecten begeleidt en faciliteert.

4.2 Organisatie



Het convenant wordt bestuurlijk gedragen door een afvaardiging van de WERV-gemeenten (portefeuillehouder verkeer en vervoer, mevr. M.H. Kroes), een afvaardiging van het college van bestuur van Wageningen UR, een afvaardiging van de raad van bestuur van ziekenhuis Gelderse Vallei en een bestuurlijke afvaardiging van VNO/NCW en KvK.

De verschillende projecten vormen één uitvoeringsprogramma. Dit programmamanagement wordt ondergebracht bij een kleine ambtelijke werkgroep, die ook de contacten met de Taskforce, de portefeuillehouders van WERV en regio De Vallei en andere externe partijen onderhoudt ten aanzien van het convenant. De ambtelijk coördinator Mobiliteit en Bereikbaarheid WERV treedt op als (technisch) voorzitter, de trekkers van de individuele projecten wisselen hierin ervaringen uit en koppelen de voortgang terug. De voortgangsrapportage (monitoring) wordt in deze werkgroep opgesteld en via de stuurgroep gepubliceerd.

Het secretariaat van de werkgroep wordt ondergebracht bij het projectbureau WERV te Rhenen. De daarvoor benodigde extra ureninzet is nog geen onderdeel van de WERV-begroting. Het secretariaat bereidt de vergaderingen voor het programmamanagement en de stuurgroep voor en zorgt voor een algeheel overzicht over de voortgang van het convenant. Vanwege de wens om continuïteit te waarborgen en het mobiliteitsmanagement duurzaam in de regionale activiteiten in te bedden verdient het de voorkeur om deze taak binnen een overheidsstructuur vast te leggen.

Het projectbureau WERV (programmasecretariaat) is budgethouder en daarmee formele opdrachtgever voor de uitvoeringsprojecten. Deze laatste worden op basis van projectinhoud geformeerd. Gezien de lokale kennis en het bestaande raamcontract met de provincie Gelderland, ligt het voor de hand om het projectbureau in combinatie met de 'mobiliteitsmakelaar' onder te brengen bij het bestaande mobiliteitssteunpunt Ede in combinatie met een back-office van VCC Oost. De mobiliteitsmakelaar kan daarbij ook de publiciteitsfunctie aansturen.

Ten aanzien van projecten in Veenendaal en Rhenen moet in overleg met de provincies Utrecht en Gelderland worden bepaald wat de rol van VCC Oost (raamcontract Gelderland) respectievelijk VNM (raamcontract Utrecht) in deze gemeenten is. Voor de herkenbaarheid en gegeven het feit dat de capaciteit van VNM inmiddels bereikt is in de bestaande werkkernen binnen het VERDER-gebied, gaat de voorkeur van de WERV-regio uit naar het inzetten van VCC Oost in de gehele WERV-regio.

Voor te consolideren projecten of bedrijfsmatige activiteiten die op eigen benen kunnen staan, wordt gestreefd naar een zelfstandige positie *naast* het projectbureau. Voor de looptijd van het convenant

verstrekken deze relevante informatie aan het programmabureau ten behoeve van de monitoring en voortgangsrapportage naar de TFMM.

4.3 Projecten

Hieronder staat de projectenlijst voor het regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement WERV vermeld. Deze lijst is tot stand gekomen uit een aantal bijeenkomsten met koplopers, overleggen met bedrijven en instellingen en een uitwerking door het mobiliteitssteunpunt Ede, VCC Oost en de gemeente Wageningen.

In deze lijst is aangegeven welke projecten in eerste instantie worden gestart binnen het kader van het regionaal convenant. Daarbij wordt aangegeven welke uitvoeringsaspecten aan de orde zijn en hoe de projecten zich verhouden tot de doelstellingen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

De begrotingen zijn gebaseerd op een looptijd van projecten tot 1-1-2011. Dit in verband met de beschikbare Rijksgelden.

Groep 1: Organisatie

Projectnaam	1a. Programmasecretariaat
Omschrijving voorstel	De uitvoering van het convenant moet gemonitord worden. Tevens is ondersteuning gewenst voor het verzorgen van de inhoudelijke terugkoppeling naar de stuurgroep. Tot slot is overzicht over geldstromen nodig.
Doelstelling en doelgroep	<ul style="list-style-type: none"> • Duurzame inbedding van MM in regionaal beleid • Kwaliteit van bestuurlijke informatievoorziening
Mate van bijdrage aan TF doelstellingen	
Resultaten	<ul style="list-style-type: none"> • Waarborgen kosteneffectiviteit • Waarborgen kwaliteit monitoring • Inbedding in regionaal beleid
Beschrijving van mobiliteitseffecten	Indirect: door samenhang en inbedding wordt de effectiviteit van overige projecten verhoogd.
Kosten	€ 117.922,- tot 1-1-2011
Kosteneffectiviteit	Besparing op administratieve lasten bij overige projecten. Mogelijkheid tot vergroten 'hefboom' voor nieuwe initiatieven.
Organisatorische aspecten	Binnen projectbureau WERV is kennis en ervaring m.b.t. regionale projectadministratie aanwezig. Voor deze taak is uitbreiding (0,7 fte) nodig. Op termijn is een fusie van WERV en regio de Vallei te verwachten; dit kan leiden tot een nieuwe regio Food Valley. Combinatie van het ondersteunen van convenant WERV en convenant Verder Via Veluwe levert schaalvoordeel op.
Teamsamenstelling en organisatie	De projectmedewerker valt onder de office manager van projectbureau WERV en wordt functioneel aangestuurd door de programmamanager (zie project 1e)
Stakeholders	Projectbureau WERV, Stuurgroep, TFMM
Relatie tot overige TF activiteiten	Samenhang, inbedding, kwaliteit monitoring
Selectieprocedure, criteria	n.v.t.
Wijze van monitoring	Via de gebruikelijke urenregistratie en managementrapportages wordt aangegeven hoe het secretariaat functioneert
Mate van cofinanciering	Via de WERV begroting en individuele bijdragen van gemeenten en provincie Gelderland worden het secretariaat en de programmamanager voor 50% gefinancierd.
Relatie met convenant	Het secretariaat beheert de bestuurlijke inbedding van de projecten, die uit het convenant volgen.
Startdatum / planning	Startdatum 1-9-2009 Doorlooptijd tot 1-9-2011

Projectnaam	1b. Mobiliteitsmakelaar en Back-Office WERV
Omschrijving voorstel	<p>De activiteiten op het gebied van mobiliteitsmanagement moeten optimaal worden geïntegreerd in de dagelijkse praktijk van de bedrijven in de regio. De mobiliteitsmakelaar is voor hen het aanspreekpunt, dat makkelijk benaderbaar is en kennis en informatie in huis heeft. De mobiliteitsmakelaar wordt ondersteund door de Back Office.</p> <p>Medio 2009 worden de huidige activiteiten van het mobiliteitssteunpunt Ede geëvalueerd en wordt gekeken of dit de basis biedt voor regionale opschaling.</p>
Doelstelling en doelgroep	<p>Een benaderbaar en pro-actief platform/aanspreekpunt voor bedrijven om mobiliteitsmanagement te implementeren en te integreren in de eigen bedrijfsvoering en waar nodig ondersteuning te bieden.</p> <p>Doelgroep is het regionale bedrijfsleven.</p>
Mate van bijdrage aan TF doelstellingen	
Resultaten	Komen tot uitvoering convenant maatregelen. De mobiliteitsmakelaar wordt ondersteund in zijn dagelijkse bezigheden door de Back-Office.
Beschrijving van mobiliteitseffecten	
Kosten	De inzet van de mobiliteitsmakelaar wordt ingeschat op 750 uur per jaar op seniorniveau (€ 100,-) en 1200 uur op juniorniveau (€ 60,-). Het totaal komt hiermee op €252.437,- voor de periode september 2009 tot 1 januari 2011.
Kosteneffectiviteit	Een goede en efficiënte begeleiding van bedrijven bij het vinden van oplossingen voor de mobiliteitsvraag verdient zich terug in (1) bespaarde tijd, (2) het wiel niet opnieuw hoeven uitvinden en (3) het leggen van dwarsverbanden om schaalgrootte te bereiken en best practices te vinden.
Organisatorische aspecten	<p>Front-office Uitvoering van acquisitie, stimulering, en het werven van organisaties om aan het convenant deel te nemen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Werving van bedrijven voor mobiliteitsscans - Stimuleren bedrijven zelf aan de slag te gaan - Samenwerking tussen organisaties, bedrijven en overheden coördineren - Mogelijkheden gezamenlijke inkoop van mobiliteitsdiensten nagaan. - Overleggen en afstemmen met koepelorganisaties en bedrijven - Begeleiden verbinden van partijen <p>Back-office Het bieden van ondersteuning bij de uitvoering van concrete maatregelen bij bedrijven</p> <ul style="list-style-type: none"> - organisatorische ondersteuning - secretariële activiteiten m.b.t. concrete maatregelen - organiseren van regionale bijeenkomsten - organiseren en uitvoeren van quick-scans mobiliteit - monitoring afspraken en resultaten per project, terugkoppeling naar programmamanager. - ondersteuning bij implementatie projecten.

Projectnaam	1b. Mobiliteitsmakelaar en Back-Office WERV
	<p>De Back-office zorgt voor de monitoring met borging landelijke gestelde richtlijnen. (momenteel lopende nulmetingen in Wageningen, uitgevoerde metingen vanuit Steunpunt Ede en (MKB-) scans bij nieuwe deelnemende bedrijven). Daarnaast kwalitatieve aanvullingen.</p> <p>Het werkgebied van de mobiliteitsmakelaar is de WERV-regio. Voor de WERV-regio als geheel is de mobiliteitsmakelaar een uniek project. De huidige koplopersgroep biedt een stevige uitgangspositie voor verdere werving en acquisitie van bedrijven in de hele WERV-regio.</p> <p>Er zijn grote verschillen binnen de WERV wat betreft invoering van mobiliteitsmanagement. Een aantal koplopers is al ver gevorderd, maar bij veel bedrijven en organisaties is nog een wereld te winnen waarbij met name kennis, ervaring en menskracht om deze organisaties te helpen onontbeerlijk is.</p>
Teamsamenstelling en organisatie	Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande structuren; het mobiliteitssteunpunt Ede (gefinancierd door de gemeente Ede en provincie Gelderland) en VCC Oost (raamcontract provincie Gelderland).
Stakeholders	Mobiliteitssteunpunt Ede, VCC Oost, opdrachtgevers
Relatie tot overige TF activiteiten	Deze functie is vooral gericht op het externe contact met bedrijven en de ondersteuning van concrete uitvoering van projecten. De 'overall' monitoring en bestuurlijke terugkoppeling vindt via het programmasecretariaat plaats
Selectieprocedure, criteria	
Wijze van monitoring	Aan de hand van een werkplan worden de activiteiten vastgesteld; de resultaten hiervan komen in een voortgangsrapportage terug.
Mate van co financiering	De regionale partners zullen zorg dragen voor 50% co-financiering.
Relatie met convenant	Ten behoeve van de uitvoering genoemde maatregelen/projecten.
Startdatum / planning	Start: 1-6-2009 Doorlooptijd tot 1-6-2011 (begroting loopt tot 1-1-2011)

Projectnaam	1c. Programmamanager
Omschrijving voorstel	Voor goede bestuurlijke inbedding en langjarige borging van Mobiliteitsmanagement in (regionaal) beleid is een programmamanager nodig. Deze wordt geleverd door de TFMM-initiatiegemeente Wageningen.
Kernboodschap	Coördinatie en bestuurlijke terugkoppeling. Algehele bewaking van voortgang en resultaat
Mate van bijdrage aan TF doelstellingen	
Resultaten	Sturing en druk op uitvoering convenant
Beschrijving van mobiliteitseffecten	Indirect; efficiency en effectiviteit van losse projecten worden verhoogd.
Kosten	0,3 fte gemeente Wageningen: € 65.790,- tot 1-1-2011
Kosteneffectiviteit	
Organisatorische aspecten	De programmamanager stuurt het programmasecretariaat aan en coördineert op strategisch/tactisch niveau de activiteiten van mobiliteitsmakelaar en backoffice.
Teamsamenstelling en organisatie	Programmamanager wordt door gemeente Wageningen geleverd
Stakeholders	WERV, betrokkenen bij convenant
Relatie tot overige TF activiteiten	Overzicht en samenhang
Selectieprocedure, criteria	
Wijze van monitoring	<p>Het programmamanager rapporteert aan de stuurgroep. Daarbij ligt de nadruk op het behalen van de algemeen geformuleerde regionale doelstelling.</p> <p>Voor monitoring hiervan denken we aan de samenstelling van een panel oftewel gebruikersgroep. Werkgevers die meedoen aan het regionale convenant kunnen hun werknemers enthousiast maken voor deelname aan het panel. Het panel wordt ondergebracht bij de te ontwikkelen website, in een internetomgeving dus. Medewerkers kunnen hierop inloggen en periodiek een aantal vragen over hun woon-werkverkeer beantwoorden. Op deze manier volgen we de ontwikkeling van de modal-split in de regio en de effecten van de aanpak. Het is zo ook prima mogelijk de effecten van de communicatie (op verschillende niveaus) te monitoren, alsmede het gebruik van maatregelen en faciliteiten. Er komt ook kwantitatieve informatie beschikbaar. Groot voordeel is dat ingespeeld kan worden op nieuwe informatiebehoefte, waarbij de richtlijnen van de landelijke metingen uiteraard wordt geborgd. Er zijn ook andere manieren om werknemers van deelnemende organisaties te interesseren voor deelname aan het panel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - door algemene communicatie - door een gerichte benadering, bijvoorbeeld door de inzet van promotieteams bij organisaties (eventueel tegelijk met andere promotiedoeleinden).

Projectnaam	1c. Programmamanager
	<p>Voor de beschrijving van de 0-situatie zijn gegevens bruikbaar die het mobiliteitssteunpunt Ede over (de ontwikkeling van) het woon-werkverkeer heeft verzameld tijdens het project Optimum2 (2004 - 2007). Ook de resultaten van de vervoersscans die VCC oost heeft uitgevoerd en in de toekomst die van de MKB-scans kunnen voor monitoring worden aangewend.</p> <p>Het plan is om de resultaten van de monitoring (en de ontwikkeling van de wijziging van de modal-split in vergelijking met de doelstellingen) ook bij deelnemende organisaties breed bekend te maken.</p>
Mate van co financiering	De programmamanager wordt voor 100% door de gemeente Wageningen betaald.
Relatie met convenant	Toezien op uitvoering van onderdelen
Startdatum / planning	1-6-2009, looptijd onbepaald (begroot tot 1-1-2011)

Projectnaam	1d. Marketing en Communicatie
Omschrijving voorstel	<p>Het communiceren over mobiliteitsmanagement vereist coördinatie, planning en een herkenbare stijl. Hiervoor moet een marketing- en communicatieplan worden opgesteld. Dit plan regelt de wijze waarop over het regionale mobiliteitsmanagement wordt gecommuniceerd en de vorm waarin dat gebeurt.</p> <p>Het marketing/communicatieplan bevat in ieder geval de volgende onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een beschrijving van de verschillende communicatiemogelijkheden en de doelstelling, zoals: <ul style="list-style-type: none"> ○ de bekendheid van de afzonderlijke maatregelen te vergroten bij de doelgroepen; ○ het toepassen van mobiliteitsmanagement door werkgevers te verhogen; ○ het reisgedrag van werknemers/forensen zodanig te veranderen dat er in de spits minder autokilometers worden gemaakt. • Een beschrijving en uitwerking van de doelgroepen van communicatie <ul style="list-style-type: none"> ○ Werknemers/forensen ○ Werkgevers ○ Politiek c.q. bestuurders • De boodschap die de partijen met het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement willen uitdragen. • Een globale planning waarin de communicatiemomenten en activiteiten zijn opgenomen. Zo is de ondertekening van het convenant in combinatie met het aanbieden van het convenant aan de minister een belangrijk communicatiemoment. • Een begroting van de kosten van de communicatieactiviteiten. <p>Webomgeving</p> <p>Internet is een onmisbaar medium bij elke vorm van gedragsbeïnvloeding en informatieuitwisseling. Het marketingconcept voor regionaal mobiliteitsmanagement zal derhalve zwaar op een internet-applicatie leunen.</p> <p>Gezien de high-tech bedrijvigheid van Food Valley is het van belang om deze webtoepassing te laten aansluiten op de eisen en mogelijkheden die bij een high-tech omgeving horen. Dit betekent dat het portaal (werktitel: 'WERVbereikbaar.nl') een volwaardige web 2.0 oplossing bevat voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informatieuitwisseling • Communityvorming • Schaalbaarheid. <p>Marketingacties</p> <p>In dit kader zou elk jaar een aansprekende marketingactie kunnen worden ontwikkeld. Deze acties zijn erop gericht forensen concreet op een laagdrempelige manier kennis te laten maken met alternatieven voor de auto ('probeeracties'). Bovendien zorgen dergelijke acties voor veel publiciteit en zijn de resultaten voor het gebruik van duurzaam vervoer snel zichtbaar.</p> <p>Een voorbeeld van zo'n actie is om werkgevers te interesseren voor de (kosten)voordelen van het Nieuwe Rijden. Grote werkgevers hebben hiervoor vaak aandacht in hun beleid, bij kleine werkgevers is dat vaak niet het geval. Voordeel is dat we werkgevers (die in eerste</p>

Projectnaam	1d. Marketing en Communicatie
	instantie niet tot de doelgroep van de activiteiten behoren, denk aan aannemersbedrijven en logistieke bedrijven) op een aansprekende manier kunnen interesseren voor de activiteiten van het regionale convenant, zorgen voor meer bekendheid en draagvlak en op verschillende manieren aandacht vragen voor duurzaam vervoer.
Kernboodschap	Communicatie is de spil van mobiliteitsmanagement.
Mate van bijdrage aan TF doelstellingen	
Resultaten	Deze activiteit leidt tot één plan, waarin vorm en stijl van communicatie, alsmede de afstemming van communicatie-activiteiten in relatie tot doelgroepen is vastgelegd.
Beschrijving van mobiliteitseffecten	
Kosten	Plan: € 15.000, Webomgeving: € 33.8942,- tot 1-1-2011
Kosteneffectiviteit	Door éénduidige communicatie voorkom je dubbel werk.
Organisatorische aspecten	
Teamsamenstelling en organisatie	Opdracht verleend door programmamanagement. Toezicht op juist toepassen communicatieplan door programmasecretariaat.
Stakeholders	Financiers en deelnemers MM programma
Relatie tot overige TF activiteiten	Eenheid in communicatie
Selectieprocedure, criteria	
Wijze van monitoring	Overzicht van communicatie-activiteiten
Mate van co financiering	De provincie Gelderland stelt geld ter beschikking voor het uitvoeren van TFMM activiteiten in de regio.
Relatie met convenant	Zonder communicatie geen resultaat.
Startdatum / planning	Startdatum 1-9-2009. Plan gereed 1-1-2010, doorlooptijd tot 1-9-2011 en bij positief resultaat bestendinging daarna.

Groep 2: Niet 'naar het werk' maar 'aan het werk'

Projectnaam	2a. Collectieve diensten organiseren
Omschrijving voorstel	Enkele grote (kennis)werkgevers beschikken over uitstekende mogelijkheden en apparatuur voor video- en teleconferencing. Het idee is geopperd om een modus te zoeken om deze kostbare faciliteiten toegankelijk te maken voor veelal kleinere werkgevers in de regio die belangstelling hebben. Ook de vraag naar mogelijk andere collectieve diensten zal worden nagegaan (satellietkantoren, carpool, collectief vervoer, poolauto's etc.). Dit voorstel richt zich op het faciliteren van de ontwikkeling van een business case. Aan de hand hiervan kunnen geïnteresseerde partijen beslissen om dit ten uitvoer te brengen.
Doelstelling en doelgroep	Binnen de regio is een aantal bedrijven actief op het gebied van facility management. In overleg met deze bedrijven kan een business case worden ontwikkeld.
Mate van bijdrage aan TF doelstellingen	
Resultaten	Business case.
Beschrijving van mobiliteitseffecten	Uitvoering ervan leidt tot afname zakelijke reizen.
Kosten	Het faciliteren van de ontwikkeling van de business case wordt geraamd op € 20.000,-. Voor het afdekken van een onrendabele aanloop (met evaluatie/leermomenten) wordt 12.000 euro gerekend.
Kosteneffectiviteit	De business case moet uitwijzen of de activiteit zelf winstgevend is. Bij Menzis is aangetoond dat een zeer terughoudend geraamd gebruik van een teleconference faciliteit al binnen een jaar rendeert.
Organisatorische aspecten	
Teamsamenstelling en organisatie	Business case wordt ontwikkeld in opdracht van het programmamanagement. Deze wordt aan alle dienstverleners op het gebied van facility management in de regio aangeboden.
Stakeholders	
Relatie tot overige TF activiteiten	Verminderen autokilometers. Slim werken.
Selectieprocedure, criteria	
Wijze van monitoring	Van het bedrijf dat op basis van de business case de activiteit gaat uitvoeren, wordt een jaarlijks overzicht van de verleende diensten verwacht.
Mate van co financiering	De geïnteresseerde bedrijven dragen 50% van de kosten bij.
Relatie met convenant	Bottom up, toegevoegde waarde zoeken.
Startdatum / planning	1-9-2009 tot 1-2-2010. Daarna overdracht aan bedrijfsleven.

Groep 3: Minder met de auto

Projectnaam	3a. Fietsen en gezondheid 'Food Valley'
Omschrijving voorstel	Uit onderzoek is bekend dat het gezondheidsaspect de belangrijkste reden is voor mensen om te fietsen. Gegeven de constatering dat meer dan 50% van de (kleinere) bedrijven nog geen fietsplan hebben is hier nog een wereld te winnen. Voorgesteld wordt een reeds eerder door het Mobiliteitssteunpunt Ede uitgevoerde pilot op te schalen voor de totale regio. In de pilot is samengewerkt met de in Papendal gevestigde healthmanagement-organisatie Active Living en met ingehuurde techniek van Trappers.
Doelstelling en doelgroep	De doelgroep ligt primair bij werkgevers / werknemers.
Mate van bijdrage aan TF doelstellingen	
Resultaten	Er worden 20 bedrijven per jaar benaderd om hieraan deel te nemen.
Beschrijving van mobiliteitseffecten	Bij een opschaling zal worden ingezet op 'couleur locale', de inbreng van lokale organisaties die een relatie hebben met gezondheid/gezonde leefstijl/voeding zoals bijvoorbeeld zorgverzekeraar Menzis, Wageningen Universiteit en Researchcentrum en RVS Verzekeringen.
Kosten	De totale kosten tot 1-1-2011 worden geraamd op € 60.164,-. Deze kosten hangen samen met acquisitie en de eerste uitrol/communicatie.
Kosteneffectiviteit	Meer fietsen levert (1) minder fileleed en (2) gezondere werknemers op. Dit is goed voor de arbeidsproductiviteit.
Organisatorische aspecten	De centrale elementen van dit project zijn: <ul style="list-style-type: none"> • de inzet van een fittestbus. De fittest geeft deelnemers een analyse van de algemene gezondheidstoestand, leefstijl en fitheid. Zo worden gewicht, BMI, vetpercentage, cholesterol, glucose (suiker) en bloeddruk gemeten en doen deelnemers een kleine inspanningstest op de fiets. Op basis van de resultaten krijgen medewerkers een goed beeld van hun conditie en eventueel een advies om gezonder te leven en meer te bewegen. • actieperiode De actieperiode start in de week na de inzet van de fittestbus. Medewerkers die tijdens deze periode regelmatig gebruik maken van de fiets (minimaal 50 procent van de dagen dat ze reizen tussen woning en werk), ontvangen een bonus van € 0,10 per afgelegde kilometer in het woon-werkverkeer. Dit is een extra vergoeding bovenop de normale reiskostenvergoeding. Bij de informatievoorziening van het project wordt uiteraard gewezen op de maatregelen die de werkgever heeft genomen om het fietsen te stimuleren (fietsproject, stallings- en douchefaciliteiten en dergelijke), algemene voordelen van fietsen (bereikbaarheid, milieu), de doelstellingen van het convenant en de beschikbare infrastructuur voor fietsers in de WERV-regio. Bij een project uit 2007 van het mobiliteitssteunpunt Ede bleek dat het fietsgebruik in deze periode steeg met 25 procent. Met de resultaten van het project willen we

Projectnaam	3a. Fietsen en gezondheid 'Food Valley'
	<p>deelnemende organisaties motiveren structureel meer aandacht te besteden aan het stimuleren van fietsen, bijvoorbeeld door fietsen extra te belonen. Het mobiliteitssteunpunt Ede heeft gemerkt dat ruim 50 procent van de Edese werkgevers geen fietsproject heeft. Een andere logische doelstelling is dan om werkgevers te overtuigen van de noodzaak met een fietsproject te starten als basis van een actief fietsstimuleringsbeleid.</p> <ul style="list-style-type: none"> • monitoring De effecten van de pilot worden nauwkeurig in kaart gebracht met de techniek van Trappers. We volgen het fietsgebruik van medewerkers tijdens de actieperiode en een periode ervoor en erna. Uiteraard worden deze resultaten gebruikt voor algemene monitoring. • gerichte communicatie Over het project wordt een aansprekende brochure gemaakt die de deelnemende organisaties intern kunnen verspreiden. Dit is het belangrijkste communicatiemiddel. In de brochure is aandacht voor: <ul style="list-style-type: none"> ○ Het 'hoe en waarom' van de pilot, de fittestbus en de 'healthchecks'; ○ De extra beloning en de aanwezige faciliteiten voor fietsers en informatie over de bereikbaarheid van de werkgever en de regio op de fiets. <p>De brochure biedt ook een inschrijvingsmogelijkheid voor deelname aan de pilot. Op deze manier kunnen we de meest kansrijke deelnemers (automobilisten die op fietsbare afstand wonen), selecteren. Het budget biedt mogelijkheden om 450 medewerkers aan het project mee te laten doen.</p>
Teamsamenstelling en organisatie	De mobiliteitsmakelaar stemt de activiteiten af met de bedrijven.
Stakeholders	Bedrijven, werknemers
Relatie tot overige TF activiteiten	Minder autogebruik, slim reizen, bevorderen keuzevrijheid.
Selectieprocedure, criteria	
Wijze van monitoring	De 'loyaliteits'aspecten van trappers maken het goed mogelijk gebruik en prestaties van bedrijven te meten
Mate van co financiering	De provincie Gelderland draagt 20.000 euro per jaar bij.
Relatie met convenant	Het fietsen is een kansrijke modaliteit in de regio.
Startdatum / planning	1-9-2009 tot 1-9-2011

Projectnaam	3b. Bedrijfsfietsennetwerk
Omschrijving voorstel	De beschikbaarheid van (goede) dienstfietsen heeft een positief effect op het gebruik van fietsen voor zakelijk gebruik. Zeker als een bedrijf meerdere vestigingen in de regio heeft. Door het koppelen van deze dienstfietsen aan fietsverhuurprogramma's bij OV-knooppunten, zoals OV-fiets kan de effectiviteit van dergelijke fietssystemen worden verhoogd.
Doelstelling en doelgroep	De doelgroep ligt primair bij werkgevers.
Mate van bijdrage aan TF doelstellingen	
Resultaten	Met OV-fiets wordt een regionaal netwerk van fietsuitleenpunten georganiseerd, waarbij ca. 7 bedrijven en een drietal OV-knooppunten de beschikking krijgen over een fietsverhuurpunt. Door goede prijsafspraken te maken, kunnen werknemers voor een beperkt bedrag gebruik maken van deze fietsen voor zakelijke kilometers binnen de regio. Het grotere aantal uitleenpunten geeft mogelijkheden tot het flexibel meenemen en inleveren van fietsen. Hiermee is het beter mogelijk om ketenmobiliteit te faciliteren. Voor bedrijven vervalt met dit systeem het eigen dienstfietsensysteem. Daarmee is het eigen onderhoud van fietsen overbodig en is het beter mogelijk om bij een piekvraag voldoende fietsen ter beschikking te stellen. Een pilot van ca. 1,5 jaar moet uitwijzen of een dergelijk systeem op regionaal niveau kansrijk is.
Beschrijving van mobiliteitseffecten	Verlaging zakelijk autogebruik.
Kosten	Eind 2009 wordt een business case uitgewerkt. De kosten hiervan zijn 25000 euro.
Kosteneffectiviteit	Meer fietsen levert (1) minder fileleed en (2) gezondere werknemers op. Dit is goed voor de arbeidsproductiviteit.
Organisatorische aspecten	
Teamsamenstelling en organisatie	OV fiets is de initiatiefnemer. Afstemming met de beoogde deelnemende bedrijven en instellingen is essentieel.
Stakeholders	OV-fiets, gemeenten, vervoersmaatschappijen.
Relatie tot overige TF activiteiten	Minder autogebruik, slim reizen, bevorderen keuzevrijheid.
Selectieprocedure, criteria	
Wijze van monitoring	Het gebruik wordt door OV-fiets bijgehouden en kan worden verwerkt in bestuurlijke rapportages.
Mate van co financiering	
Relatie met convenant	Het fietsen is een kansrijke modaliteit in de regio.
Startdatum / planning	1-9-2009 tot 1-9-2011

Projectnaam	3c. Elektrische scooter/fiets
Omschrijving voorstel	Er wordt een project opgestart waarbij de inzet van de elektrische scooter/fiets in oa het woon-werkverkeer wordt gestimuleerd. Door verschillende mediacampagnes (in lijn met het communicatieplan) en het aanbieden van uitprobeerarrangementen, bijvoorbeeld in combinatie met het Trappers-programma of het bedrijfsfietsennetwerk (zie 3a en 3b) worden reizigers binnen de regio verleid om voor ritten binnen het WERV-gebied (ca. 10x10 km) niet met de auto maar met een elektrische scooter of fiets te reizen.
Doelstelling en doelgroep	<p>Doelstelling is om medewerkers op brede schaal kennis te laten maken met de voordelen van het gebruik van de elektrische scooter en fiets. Dit betekent de ontwikkeling van probeerdagen of probeerweken en een kennismakingsaanbod. Dit kan de vorm krijgen van een tour die verschillende werkgevers in het werkgebied aandoet. Hierbij willen we samenwerken met fabrikanten en plaatselijke dealers. Dit wordt ondersteund met een communicatiecampagne. We moeten medewerkers argumenten geven om een keer kennis te maken met de elektrische fiets. Ook het belang van bewegen en fietsen in relatie tot gezondheid kan hier als argument gebruikt worden.</p> <p>Werkgevers willen we stimuleren om het gebruik van de elektrische fiets en scooter voor werknemers aantrekkelijker te maken. Een werkgever kan zorgen voor adequate stallingsfaciliteiten (met een 'schouw' kunnen we een advies voor de organisatie formuleren om die te optimaliseren) en gerichte interne communicatie (zorgen voor een imago dat medewerkers die gebruik maken van een elektrische fiets of scooter 'meetellen'). Een organisatie kan ook helpen om met de start van een fietsproject dat de elektrische fiets of scooter voor werknemers ook een financieel aantrekkelijk aanbod wordt.</p> <p>Een werkgever kan werknemers promoten om hiervoor gebruik te maken van de bekende fiscale regeling en de reiskosten in te zetten (de elektrische fiets en scooter zal veelal worden gebruikt voor afstanden van meer dan 10 kilometer, deze medewerkers krijgen normaalgesproken reiskostenvergoeding). De aanschaf van een elektrische fiets of scooter kan dan budgetneutraal gebeuren. Zo wordt de aandacht voor de (elektrische) fiets en scooter geborgd in de bedrijfsvoering.</p>
Mate van bijdrage aan TF doelstellingen	Minder auto's, minder uitstoot
Resultaten	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bekendheid publiek met e-scooter en e-fiets; 2. Meer korte ritten binnen regio met deze modaliteit in plaats van auto
Beschrijving van mobiliteitseffecten	Minder files, minder uitstoot
Kosten	De totale kosten voor foldermateriaal, een reclamecampagne in abri's en op billboards, het beschikbaar stellen van informatiemateriaal voor bedrijven en het aanbieden van uitprobeerarrangementen komen op € 33.280,- tot 1-1-2011.
Kosteneffectiviteit	Indirect
Organisatorische aspecten	De mobiliteitsmakelaar coördineert deze activiteiten
Teamsamenstelling en	

Projectnaam	3c. Elektrische scooter/fiets
organisatie	
Stakeholders	OV-fiets, bedrijven, werknemers
Relatie tot overige TF activiteiten	Bevorderen bekendheid en keuzevrijheid t.a.v. mobiliteit
Selectieprocedure, criteria	
Wijze van monitoring	Gebruikscijfers e-fiets en e-scooter
Mate van co financiering	Gemeenten Ede en Wageningen dragen een totaal van 25.000 euro bij
Relatie met convenant	Voorkomen van autokilometers met (relatief) schone en innovatieve technologie
Startdatum / planning	1-1-2010 tot 1-9-2011

Groep 4: Samen werken aan bereikbaarheid

Projectnaam	4a. Laatste 2 kilometer
Omschrijving voorstel	<p>OV werkt heel goed tussen de grotere knooppunten (met name intercitystations). Daarna is het voor veel reizigers een zoekplaatje. En dat werkt remmend op het OV-gebruik van en naar bedrijven.</p> <p>Op basis van de vervoersscan kan bekeken worden hoe het voor- en natransport beter kan worden georganiseerd. Daarbij is het denkbaar dat de reiskostenvergoedingen voor werknemers worden gebruikt voor het collectief organiseren van woon-werkverkeer tussen station en bedrijventerrein.</p> <p>Uit de advisering van het mobiliteitssteunpunt Ede van ziekenhuis Gelderse Vallei blijkt dat het mogelijk is medewerkers te interesseren in het gebruik van openbaar vervoer. Bij het ziekenhuis worden medewerkers die in dienst komen tijdens een intakegesprek geïnformeerd over de verschillende mogelijkheden om naar het ziekenhuis te reizen (hiervoor is ook een speciale brochure ontwikkeld met de titel 'onderweg naar het werk', met ook aandacht voor het voor- en natransport vanaf haltes van openbaar vervoer).</p> <p>Als openbaar vervoer een oplossing is voor het gebruik van de auto tussen woning en werk (gezien de werktijden en de woonlocatie van medewerkers), krijgen ze een 'weekprobeerkaart' voor het openbaar vervoer aangeboden en een uitgebreid reisadvies.</p> <p>Sinds juli vorig jaar zijn er meer dan 150 van deze proefabonnementen verspreid. Voor een aantal medewerkers was dit aanleiding de keuze voor het woon-werkverkeer te wijzigen. In de toekomst moet deze probeerkaart standaard worden gekoppeld aan een kennismakingsaanbod ('forensenkaart'). Er zijn ook ideeën om de forensenkaart uit te werken tot een gemakspas, wat betekent dat forensen meer voordelen hebben bij het gebruik van de pas. Denk aan korting bij bedrijven die aan verkeer gerelateerde producten aanbieden. De praktijk leert dat forensen op een laagdrempelige manier kennis willen kunnen maken met een vervoersoplossing. Laagdrempelig betekent tegen geringe kosten en voor een grote groep toegankelijk, zonder barrières.</p> <p>Na de realisatie van de Valleilijn over het terrein van de WUR in Wageningen wordt vanwege de positieve resultaten dit aanbod een element van de aanpak om lijn 88 bij werkgevers in Wageningen onder de aandacht te brengen. Ook elders in Nederland blijkt dat het laagdrempelig toegankelijk maken van het openbaar vervoer vruchten afwerpt. We zullen beoordelen of we elders in het werkgebied ook probeeracties gaan aanbieden, bijvoorbeeld om het gebruik van lijn 84 te promoten. We overwegen ook net zoals in de regio Twente aan de slag te gaan met de inzet van OV-ambassadeurs'.</p> <p>Voor de uitwerking van de forensenkaart is de medewerking van Veolia en Connexion nodig. Deze benadering biedt goede mogelijkheden ze structureel bij de uitvoering van het convenant te betrekken.</p>
Doelstelling en doelgroep	(MKB) bedrijven en werknemers daarvan
Mate van bijdrage aan TF doelstellingen	

Projectnaam	4a. Laatste 2 kilometer
Resultaten	Twee haalbaarheidsonderzoeken per jaar bij bedrijven(terreinen) voor het inzetten van bedrijfsvervoer binnen de arbeidsvoorwaarden.
Beschrijving van mobiliteitseffecten	Vermindering autogebruik in de spits.
Kosten	De kosten voor een onderzoek worden geraamd op ca. 22.500,- per stuk. Vier onderzoeken over de looptijd van 2 jaar (is ca. 3 onderzoeken in de TFMM-looptijd tot 1-1-2011) levert een kostenpost van € 67.685,- op tot 1-1-2011. Het is de uitdrukkelijke bedoeling om de busexploitatie kostenneutraal danwel winstgevend te laten zijn.
Kosteneffectiviteit	
Organisatorische aspecten	
Teamsamenstelling en organisatie	Het initiatief is afkomstig van VNO-NCW midden. Ontwikkeling van de business cases en uitwerking kan onder regie van VNO plaatsvinden. De uiteindelijke uitrol moet plaatsvinden door Veolia.
Stakeholders	Bedrijven, bedrijvenkringen, vervoersmaatschappij
Relatie tot overige TF activiteiten	Betrekken van bedrijven, vermindering autogebruik.
Wijze van monitoring	Na 'go' op basis van haalbaarheidsonderzoek de reizigersaantallen bijhouden.
Mate van co financiering	Van de deelnemende bedrijven wordt een eigen bijdrage gevraagd (1/3 deel van de kosten) , alsmede van de vervoersmaatschappij (1/6 deel van de kosten). In totaal is hiermee 50% gedekt.
Relatie met convenant	Bottom up benadering, toegevoegde waarde.
Startdatum / planning	1-9-2009 tot 1-9-2011

Projectnaam	4b. Reisinformatie aan de balie en OV ambassadeurs
Omschrijving voorstel	<p>Ziekenhuis Gelderse Vallei wil patiënten en bezoekers op verschillende manieren en via verschillende kanalen informeren over de reismogelijkheden met openbaar vervoer en ze stimuleren er kennis mee te maken. Daarvoor onderneemt het ziekenhuis verschillende activiteiten. Zo participeert de organisatie met andere ziekenhuizen in een project van SenterNovem. Doelstelling is om te beoordelen of de afsprakenautomatisering zo kan worden ingericht, dat patiënten en bezoekers bij het maken van een afspraak standaard een reisadvies-op-maat krijgen. Zowel bij het maken van een afspraak via de polikliniek als via internet. Het ziekenhuis wil ook de beschikbaarheid van informatieschermen met reisinformatie in de gebouwen uitbreiden.</p> <p>reisloket en inzet OV-ambassadeurs</p> <p>Gezien bovenstaande en gesteund door de goede ervaringen met de promotie van openbaar vervoer onder medewerkers (onder meer met de inzet van een promotiebus tijdens een mobiliteitsmarkt en de verstrekking van proefabbonementen voor het openbaar vervoer), wil het ziekenhuis starten met een pilot van een reisloket. Bij goede resultaten krijgt deze een vaste plaats in de patiëntenbalie in de hal. Voor de uitvoering van de activiteiten werkt het ziekenhuis samen met het mobiliteitssteunpunt Ede.</p> <p>Het reisloket:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Benadert patiënten en bezoekers actief om ze in een persoonlijk gesprek te informeren over de mogelijkheden van openbaar vervoer gezien de persoonlijke situatie. Hierbij wordt rekening gehouden met de mobiliteit van patiënten en bezoekers, woonlocatie, reisfrequentie, aankomsttijd en dergelijke. Bij voldoende mogelijkheden ontvangen patiënten en bezoekers een 'OV-wegwijspakket', met bijvoorbeeld een persoonlijk reisadvies, een probeerkaart, (beschikbaarheid en mogelijkheden van) reisinformatie, algemene informatie over de bereikbaarheid van het ziekenhuis en contactgegevens van de OV-ambassadeurs; • Maakt ze bewust van de voordelen van het gebruik van openbaar vervoer: kosten, gemak en comfort, milieubelasting en duurzaamheid zijn argumenten die hierbij onder meer gebruikt worden; • Probeert samen te werken met vervoerders. Zo zal het ziekenhuis Veolia benaderen om de promotiebus in te zetten en op andere manieren bij te dragen aan de pilot. De promotiebus kan fungeren als blikvanger en aandacht voor het project genereren. 9292 kan partner zijn voor de aanlevering van reisinformatie tijdens de pilot. Uiteraard is er aandacht voor de mogelijkheden van free publicity, ook voor het regionale convenant; • Maakt patiënten en bezoekers letterlijk wegwijs in het openbaar vervoer door de inzet van OV-ambassadeurs. Zij kunnen mensen eenmalig begeleiden tijdens de reis en ze persoonlijk voorlichten over alle aspecten van de reis, zoals de toegankelijkheid (speciale aandacht is er voor reizigers die minder mobiel zijn), het gebruiken van reisinformatie (thuis

Projectnaam	4b. Reisinformatie aan de balie en OV ambassadeurs
	<p>en onderweg) en het gebruik van de strippenkaart. Belangrijk is dat patiënten en bezoekers in de praktijk het openbaar vervoer ervaren!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beoordeelt de meest recente ervaringen met de inzet OV-ambassadeurs in de regio Twente.
Doelstelling en doelgroep	Na een jaar raadpleegt ruim 10 procent van de bezoekers en patiënten reisinformatie, voordat ze vertrekken naar het ziekenhuis; Patiënten die niet 'automatisch' met het OV naar en van het ziekenhuis reizen.
Mate van bijdrage aan TF doelstellingen	Verminderen van autokilometers
Resultaten	De exacte doelstellingen worden nog ingevuld, het idee is om 500 persoonlijke gesprekken te voeren en 100 keer de OV-ambassadeur in te zetten.
Beschrijving van mobiliteitseffecten	Vermindering ziekenhuisbezoek met de auto
Kosten	De totale kosten tot 1-1-2011 komen op 43.611,-.
Kosteneffectiviteit	
Organisatorische aspecten	Onder regie van mobiliteitssteunpunt Ede. Uitvoering bij en door ziekenhuis Gelderse Vallei
Teamsamenstelling en organisatie	Nader te bepalen
Stakeholders	Ziekenhuis, mobiliteitsmakelaar, patiënten
Relatie tot overige TF activiteiten	Voorbeeld van eenvoudig te implementeren en door persoonlijk contact effectief middel. Voorbeeld voor andere organisaties
Selectieprocedure, criteria	
Wijze van monitoring	Evaluatie: moet ook de uitvoerbaarheid in andere organisaties aantonen.
Mate van co financiering	Ziekenhuis, vervoersbedrijf en provincie Gelderland dragen 50% bij.
Relatie met convenant	Concreet voorbeeldproject met nadruk op communicatie.
Startdatum / planning	Oktober 2009 t/m februari 2011

4.4 Totaaloverzicht kosten en baten

In onderstaande balans zijn de totale bedragen van kosten en bijdragen vermeld.

De overall dekkingsgraad is 50%.

Uitgangspunt is financiering tot 1-1-2011. Voor zover van toepassing, zijn alle projecten ook doorgerekend voor een looptijd van 2 jaar. In het algemeen komt dit neer op een einddatum van 1-9-2011.

Kosten		Bijdragen	
Omschrijving	Bedrag X € 1000	Omschrijving	Bedrag
Mobiliteitsmakelaar	252	Gemeente Ede (1)	45+3+19+3 = 70
Programmasecretariaat	118	Gemeente Wageningen (2)	15+2+66+6+3 = 92
Programmamanager	66	Gemeente Veenendaal	3
Marketing en communicatie	49	Gemeente Rhenen	2
Collectieve diensten	32	WERV	15
Fietsen + Gezondheid	60	Provincie Gelderland (3)	30+30+20+30+11 = 121
Bedrijfsfietsennetwerk	25	Aanbieder diensten	16
E-fiets/e-scooter	34	OV-fiets	7
Pilot bedrijfsvervoer	68	Bedrijven	23
OV reisinfo aan de balie	48	Vervoersbedrijven	17
		Ziekenhuis	2
Totaal	752	Totaal	368

- (1) Ede draagt bij: 45.000 voor de mobiliteitsmakelaar, 3.000 voor het programmasecretariaat, 19.000 voor e-fiets/e-scooter, 3.000 voor het bedrijfsfietsennetwerk
- (2) Wageningen draagt bij: 15.000 voor de mobiliteitsmakelaar, 2.000 voor het programmasecretariaat, 66.000 voor de programmamanager, 6.000 voor e-fiets/e-scooter en 3.000 voor het bedrijfsfietsennetwerk.
- (3) Gelderland draagt bij: 30.000 voor de mobiliteitsmakelaar, 30.000 voor het programmasecretariaat, 20.000 voor het marketingplan, 30.000 voor Fietsen&Gezondheid en 11.000 voor de pilot Bedrijfsvervoer.