gemeente
Haarlemmermeer

nota van B&W

Onderwerp	Subsidie voor Groot Schiphol Bereikbaar 2019 en 2020
Portefeuillehouder	drs. Marja Ruigrok
Collegevergadering	26 januari 2021
Inlichtingen	Anthony Kleibergen
Registratienummer	2021.0000128

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. het besluit 'Subsidie voor Groot Schiphol Bereikbaar' van 31 maart 2020 (2020.0000797) in te trekken;
2. op grond van artikel 4:23 lid 3 sub d van de Algemene wet bestuursrecht aan Schiphol Area Development Company (SADC) voor het jaar 2019 een subsidie te verlenen van maximaal € 700.000 en voor het jaar 2020 een subsidie te verlenen van maximaal € 722.495.
3. de teammanager Verkeer, Vervoer, Duurzaamheid en Energie mandaat te verlenen voor het besluiten over de aanvraag tot vaststelling als bedoeld in artikel 4:42 en 4:44 Awb, danwel ambtshalve vaststelling als bedoeld in art. 4:47 Awb en daaraan gekoppeld te besluiten tot terugvordering en/of verrekening van te hoge voorschotten;
4. deze nota ter informatie te zenden aan de raad.

2. Samenvatting

SADC is als organisatie met een goed netwerk in de regio geselecteerd als de juiste partij om sturing te geven aan het programma Groot Schiphol Bereikbaar ter beïnvloeding van de aan Schiphol gerelateerde verkeersstromen. Zij heeft het beste netwerk en kent betrokken partijen op en rond Schiphol. Mede vanuit haar taak binnen het beheer van de bestaande werk- en bedrijfsterreinen.

Centrale vragen bij de uitwerking van het programma zijn:

- hoe kunnen we voorkomen dat iedereen gelijktijdig met de auto het gebied in wil;
- hoe kunnen we meer spreiding bereiken in tijd, modaliteit en locatie.

Het Ministerie van infrastructuur en Waterstaat heeft hiertoe een decentralisatie-uitkering aan ons verstrekt met het verzoek deze middelen te verstrekken aan SADC. Het betreft de subsidie over 2019 en 2020. Deze middelen zijn bij de decembercirculaire gemeentefonds 2019 en via een specifieke uitkering in december 2020 ('Toekenningsbeschikking incidentele specifieke uitkering MIRT 2019-2020) door het Rijk beschikbaar gesteld.
Eerder is met het besluit 'Subsidie voor Groot Schiphol Bereikbaar' (2020.0000797) de subsidie over 2019 toegekend. Omdat er nu ook voor het jaar 2020 subsidie beschikbaar is vanuit het ministerie, trekken wij het besluit van 31 maart 2020 in en nemen wij nu een nieuw besluit. Dit is noodzakelijk omdat volgens art. 4:23 lid d Awb een incidentele subsidie maar een keer per

vier jaar ingezet mag worden. Omdat er in 2020 al een besluit is genomen moet deze worden ingetrokken en een nieuw besluit worden genomen. Dit heeft geen gevolgen voor de aanvrager. Met dit besluit wordt de subsidie voor 2019 en 2020 aan SADC toegekend.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken? Wat is de aanleiding, context?

We willen bereiken dat forenzen minder vaak met de auto in spitsperioden naar het werk rijden, zodat Groot Schiphol duurzaam bereikbaar blijft. Groot Schiphol is in deze context een focusgebied van veertien werklocaties rondom de luchthaven Schiphol waar in totaal 100.000 mensen werken. We willen deze forenzen verleiden anders te reizen door alternatieven aantrekkelijker te maken en het reizen met de auto waar mogelijk te ontmoedigen. Dit doen we vooral samen met werkgevers, maar ook door investeringen van de overheid in betere fietsinfrastructuur, OV-verbindingen en kansen voor slim parkeerbeleid. Met werkgevers proberen we resultaten te bereiken op het vlak van spitsmijden en spreiden van reistijd. Dit programma is in 2018 gestart vanuit de Alliantie Groot Schiphol Bereikbaar. Dit is een samenwerking van gelijkgestemden, geïnitieerd door overheden (Provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Amsterdam, Ministerie van I en W) en bedrijfsleven (SADC, Schiphol Group) om slim reizen en goede bereikbaarheid van Groot Schiphol te realiseren.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

De algemene wet bestuursrecht (Awb) bepaalt dat subsidie verleend kan worden als er een wettelijke basis is. Deze wettelijke basis is bij ons vastgelegd in de Algemene subsidieverordening Haarlemmermeer 2017 (2016.0069187) en de Uitwerkingsnota subsidies 2020 (2019.0033203). Voor het verlenen van deze subsidie is echter geen wettelijke grondslag.

Wanneer een wettelijk kader ontbreekt, biedt artikel 4:23 lid 3 sub d Awb een mogelijkheid om subsidie te verlenen voor activiteiten die wij wel belangrijk vinden. Daarvan is in dit geval sprake. Wij kunnen op grond van 4:23 lid 3 onder d aan SADC een incidentele subsidie verlenen per 4 jaar. Met dit besluit wordt voor 2019 en 2020 subsidie verleend voor de activiteiten van SADC. De beschikking waarmee eerder voor 2019 subsidie werd verleend aan de aanvrager wordt ingetrokken. De aanvrager ontvangt een nieuw subsidieverleningsbesluit voor 2019 en 2020.

Wat zijn de argumenten?

SADC heeft een voorstel ingediend bij het programma Slimme en Duurzame Mobiliteit in de MRA. Dit voorstel is gehonoreerd en wordt volledig gedekt door een bijdrage van het Rijk. Het Rijk kan echter geen directe subsidierelatie aangaan met de uitvoerende partij. Daarom is het geld via de decembercirculaire gemeentefonds in 2019 en in 2020 via een specifieke uitkering aan ons beschikbaar gesteld met het verzoek om deze middelen te verstrekken aan SADC. De financiële bijdrage van het Rijk voor Slimme en Duurzame Mobiliteit MRA is gebaseerd op tussen Rijk en regio in het Bestuurlijk Overleg MIRT gemaakte afspraken in het kader van het gezamenlijke gebiedsprogramma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'. Met het oog op de eisen van de financiële-verhoudingswet verbindt het Rijk geen voorwaarden aan haar financiële bijdrage. De bijdrage wordt beschikbaar gesteld als een decentralisatie-uitkering, waarbij de betreffende gemeente bepaalt hoe de verkregen middelen worden ingezet om de doelstelling van het gebiedsprogramma te behalen.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?
Aan deze subsidie worden wel voorwaarden verbonden. Het gaat hierbij om de volgende verplichtingen.

Verplichtingen subsidie
De regionale voorwaarde is dat uitvoering wordt gegeven aan het projectplan Gebiedsaanpak Groot Schiphol Bereikbaar. Dit plan is aan deze nota toegevoegd als bijlage. Dit projectplan is in regioverband vastgesteld.

Verantwoorden
Binnen 13 weken na het benutten van de gehele subsidie wordt een eindverantwoording ingediend door SADC bij zowel gemeente Haarlemmermeer als het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor alle uitgaven. In deze verantwoording is een overzicht opgenomen met de projecten waar de subsidie aan is besteed en voor welk bedrag, conform het projectplan.

3.3. Wat mag het kosten?
De kosten voor de uitvoering van deze nota bedragen € 700.000 in 2019 en € 722.495 in 2020. Dit bedrag is als volgt gespecificeerd: Subsidie aan SADC voor Slimme en Duurzame Mobiliteit MRA. De kosten worden gedekt vanuit de van het Rijk via de decembercirculaire 2019 ontvangen decentralisatie-uitkering voor Slimme en Duurzame Mobiliteit MRA en de incidentele specifieke uitkering in 2020. De ontvangen middelen passen in beleidsdoel B: de doorstroming van alle vormen van vervoer en de bereikbaarheid van Haarlemmermeer dient op elk moment van de dag zo optimaal mogelijk te zijn, programma Mobiliteit, taakveld 2.5. De subsidie van € 700.000 voor het jaar 2019 is reeds uitgekeerd.

3.4. Wie is daarvoor verantwoordelijk?
Het nemen van een subsidiebesluit boven de € 25.000 is de bevoegdheid van het college. Binnen het college is de wethouder Verkeer en Vervoer het eerste aanspreekpunt.

3.5. Welke overige relevante informatie is beschikbaar?
De aanvrager wordt schriftelijk geïnformeerd over het genomen besluit. Tegen het besluit om subsidie te verlenen kan de aanvrager bezwaar en beroep indienen.
De subsidie kan onder bepaalde voorwaarden worden teruggevorderd, bijvoorbeeld wanneer de daadwerkelijke kosten lager zijn dan de uitkering, of als de uitkering niet rechtmatig is besteed.

3.6. Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd?
Over de verdere voortgang zullen wij de raad op de hoogte houden via de reguliere Voortgangsrapportage Mobiliteit.

4. Ondertekening
Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris,	de burgemeester,
drs. Carel Brugman	Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n)
- Projectplan Groot Schiphol 2020

Groot Schiphol Bereikbaar

GSB-001

Projectgegevens

Totale projectkosten ex Btw	€ 900.000
Effectiviteit maatregel	540 spitsmijdingen auto 200 spitsmijdingen trein
Bijdrage aan CO2	0,225 Kton CO2 reductie
Project gereed	Q1 2021

Algemene gegevens

Uitvoerende organisatie	SADC
Verantwoordelijke directeur	Jeanet van Antwerpen
Projectleider	Frans van der Beek

Documentgegevens

Datum	6 januari 2020
Status	concept
Versie nr	0.9

CONCEPT – Groot Schiphol Bereikbaar – 18 december -

Inhoud

1 Wat gaan we doen ... 3

1.1 Beschrijving van de maatregel ... 3

1.2 Doel van de maatregel ... 3

Onderliggende probleemanalyse ... 3

1.3 Voorgenomen activiteiten ... 4

Fietsstimulering ... 4

Spreiding en stimulering openbaar vervoer ... 6

Werkgeversaanpak en -proposities ... 8

Slim parkeren ... 9

2 Beheeraspecten en aansturing ... 11

2.1 Planning en mijlpalen ... 11

2.2 Financiën ... 13

2.3 Uitvoeringsorganisatie ... 13

2.4 Communicatie ... 13

2.5 Aansturing ... 13

3 Monitoring en evaluatie ... 14

3.1 Wat levert de maatregel op ... 14

3.2 Monitorings en evaluatieplan ... 14

1 Wat gaan we doen

1.1 Beschrijving van de maatregel

Vooruitlopend en aanvullend op de investeringen om de multimodaliteit van het gebied te verbeteren, zetten we bij Groot Schiphol Bereikbaar in op beïnvloeding van de huidige verkeerstromen. Hoe kunnen we voorkomen dat iedereen gelijktijdig met de auto of de trein het gebied in wil. Hiertoe nemen we in 2020 vijf op elkaar afgestemde maatregelen:

- Fietsstimulering;
- Spreiding en stimulering openbaar vervoer;
- Werkgeversaanpak en -proposities;
- Slim parkeren;
- Beïnvloeding doelgroep door gerichte communicatie.

Met het pakket aan maatregelen willen we een gedragsverandering realiseren bij een deel van de forenzen die nu veelal in de spitsperioden met de auto of het openbaar vervoer van en naar Groot Schiphol reizen. In onze aanpak richten we ons van oudsher op de werkgevers in het gebied. Zij hebben door hun arbeidsvoorwaarden en (on)geschreven sociale regels veel invloed op het reisgedrag van hun medewerkers. Daarnaast versterken we onze aanpak door in 2020 nadrukkelijker te kijken naar maatregelen die direct invloed hebben op het reisgedrag van forenzen. Verhogen van parkeertarieven, een brede fietscampagne en berichten via sociale media zijn hier voorbeelden van.

1.2 Doel van de maatregel

De Randstad kent een grote woningbouwopgave. Mede hierdoor neemt de werkgelegenheid, het aantal verplaatsingen en daarmee de druk op Groot Schiphol verder toe. Om de druk op het wegennet en het openbaar vervoer te verlichten en de footprint van de mobiliteit te verkleinen is een transitie naar slimme en duurzame mobiliteit noodzakelijk. In een integrale aanpak met *stimuleren* en *beperken* willen we forenzen via werkgevers en rechtstreeks verleiden om minder vaak met de auto en het openbaar vervoer in de spits te reizen.

Onderliggende probleemanalyse

Door ervaringen uit verschillende projecten binnen het programma Beter Benutten weten we dat effectief verleiden een combinatie is van:

- De multimodale bereikbaarheid van een gebied (ruimtelijke inrichting);
- Het mobiliteitsbeleid van overheden en werkgevers;
- De multimodale diensten in een gebied;
- Communicatie en gedragsinterventies.

Zo weten we bijvoorbeeld dat aanpassingen in het mobiliteitsbeleid van werkgevers heel effectief zijn. Vooral als zij worden ondersteund door maatregelen van de overheid (investeren in infrastructuur, invoeren van betaald parkeren), van aanbieders van collectieve diensten (deelfietssystemen, dienstregeling OV) en gedragscampagnes en andere gedragsinterventies. Als er geen alternatieven zijn, je kent ze niet of het blijft mogelijk om onbeperkt te parkeren, dan is het lastig om een medewerker te verleiden tot ander gedrag. Zo heeft bijvoorbeeld het invoeren van een streng parkeerbeleid door bedrijven een groot effect in gebieden waar al een goed ov-netwerk is, de medewerkers op fietsafstand wonen en in de omgeving betaald parkeren geldt.

CONCEPT – SLIMME EN DUURZAME MOBILITEIT – 6 januari 2020 -

1.3 Voorgenomen activiteiten

Fietsstimulering

Door forenzen te verleiden om vaker op de fiets naar het werk te komen, verwachten we dagelijks 300 extra fietsers in het gebied te realiseren. Hiervan waren 200 fietsers voorheen automobilist en zaten 100 fietsers voorheen in het openbaar vervoer. Verder realiseren we dagelijks 40 zakelijke ritten op de fiets.

Activiteit 1	**Visie op fietsstimulering afstemmen**
Wat ga je doen	Samen met goinGDutch een gezamenlijke visie op fietsstimulering uitwerken waarmee we meer forenzen op de fiets krijgen.
Doelgroep	goinGDutch en Groot Schiphol Bereikbaar
Gewenste effect	Een gedeeld beeld over de wijze waarop we forenzen in ons gebied kunnen verleiden om vaker te fietsen.
Strategie	goinGDutch heeft tot doel om in 2024 10.000 forenzen op de fiets naar het werk te krijgen. Zij werken langs 6 lijnen: • Infrastructuur • Kleding • Community • Academy • Data • Internationaal Doelgroep zijn de 70.000 medewerkers die op Schiphol werken. Groot Schiphol Bereikbaar heeft dezelfde doelgroep plus de 30.000 medewerkers die in de nabijheid van Schiphol werken. Door de krachten te bundelen, zijn we effectiever.
Rol GSB	We nemen het initiatief om tot een gezamenlijke visie te komen.
Oplevering	Januari 2020

Activiteit 2	**Marktactivatie**
Wat ga je doen	Een set aan interventies ontwikkelen om de forens via een op te bouwen community, een app en e-bike probeeractie (of rechtstreeks) te verleiden om vaker op de fiets naar het werk te komen.
Doelgroep	Forenzen die nu nog veelal met de auto en openbaar vervoer naar het werk reizen.
Gewenste effect	Een set van (gedrags) interventies, waaronder een naam, communicatiematerialen en acties (koppelen aan events, zoals spitsvrije week en nationale kom op de fiets naar je werkdag).
Strategie	Samen met goinGDutch ontwikkelen we een set aan modulaire communicatiematerialen en acties om met een afgestemd verhaal zoveel mogelijk forenzen te bereiken en in beweging te zetten.
Rol GSB	We nemen het initiatief om tot een set aan interventies te komen. Waar mogelijk haken we aan bij derden.
Oplevering	Februari 2020 – December 2020

Activiteit 3	**Fietspropositie werkgevers**
Wat ga je doen	Samen met mobiliteitsmakelaars ontwikkelen we een fietspropositie voor werkgevers, afgeleid van de overall aanpak om fietsen in het gebied te stimuleren.
Doelgroep	Werkgevers (en via hen de forens).
Gewenste effect	Een modulair opgebouwde propositie met doelgroeponderzoek (survey), semi-maatwerk aanbod en gestandaardiseerde monitoring & evaluatie.
Strategie	Werkgevers hebben veel invloed op het reisgedrag van hun medewerkers. Met een semi-maatwerk fietspropositie willen we fietsstimulering in het voorjaar bij een aantal grote werkgevers realiseren.
Rol GSB	We ontwikkelen zelf een fietspropositie voor werkgevers.
Oplevering	Februari 2020; Uitrol voorjaar 2020

Activiteit 4	**Fietsacties koppelen aan momenten**
Wat ga je doen	De activiteiten om fietsen te stimuleren koppelen we effectief aan events in de regio, zoals het opleveren van snelfietsroutes, filevrije spitsweek, nationale fiets naar je werkdag, project 'MaaS voor medewerkers', Vuelta 2020, …
Doelgroep	Partijen die iets realiseren of organiseren waarmee wij het stimuleren van fietsen effectiever kunnen realiseren.
Gewenste effect	Een momentenkalender 2020 waarin activiteiten van anderen zijn opgenomen waar wij met onze fietsstimuleringsactiviteiten op aanhaken.
Strategie	Het opleveren van een snelfietsroute alleen heeft beperkt effect. Koppelen aan brede communicatie en fietsproposities kunnen het effect vergroten. Andersom werkt dat ook. Fietspromoties bij werkgevers waar de fietsinfrastructuur niet op orde is, heeft weinig effect. Door koppeling van infrastructuur, beleid, voorzieningen, proposities en momentum (events) bereiken we meer forenzen die vaker gaan fietsen.
Rol GSB	Zelf initiëren en meedoen met acties gekoppeld aan momenten van andere partijen.
Oplevering	februari 2020

Activiteit 5	**Netwerk fietsambassadeurs**
Wat ga je doen	In navolging van het landelijke netwerk van fietsambassadeurs willen we een regionaal netwerk opzetten. We volgen de lijn van het landelijke netwerk met ambassadeurs (bedrijven) die actief het fietsen onder hun medewerkers stimuleren. De wethouder van de gemeente Haarlemmermeer draagt het programma (de rol van de staatssecretaris), ondersteund door ambassadeurs uit het bedrijfsleven en de fietsambassadeur Schiphol. Met bezoeken, communicatie en inhoudelijke ondersteuning worden 10 regionale ambassadeurs geholpen om initiatieven te nemen om hun medewerkers meer te laten fietsen.
Doelgroep	Werkgevers (en via hen de forens).

Gewenste effect	Een uitgewerkt plan met betrokkenheid van wethouder en fietsambassadeur Schiphol en 10 regionale ambassadeurs.
Strategie	Ambassadeurs raken geïnspireerd door wat andere werkgevers doen en onder toeziend oog van de wethouder ontwikkelen ze een interessant pakket maatregelen voor hun medewerkers. We benutten de kracht van story-telling om ook andere werkgevers te inspireren om in actie te komen.
Rol GSB	Initiatiefnemer en trekker.
Oplevering	Maart 2020 aanpak gereed, betrokkenheid georganiseerd en zijn ambassadeurs in het vizier. Globale aanpak vóór 10 januari opleveren ter bespreking op Schiphol.

Activiteit 6	**Stimuleren deelfietsen**
Wat ga je doen	Met gerichte gedragsinterventies zullen we het gebruik van de geplaatste deelfietsen op Schiphol helpen vergroten.
Doelgroep	Medewerkers met veel zakelijke ritten (tot 10 kilometer).
Gewenste effect	Set aan gedragsinterventies.
Strategie	Samen met het team dat de deelfietsen op Schiphol organiseert en op basis van ervaringen van de pilot op Oost-Schiphol willen we op een effectieve manier het gebruik van de deelfietsen vergroten.
Rol GSB	Ondersteunend aan het project uitrol deelfietsen Schiphol.
Oplevering	Zomer 2020

Spreiding en stimulering openbaar vervoer

Door forenzen te verleiden om vaker met het openbaar vervoer naar het werk te komen, verwachten we dagelijks 175 extra OV-reizigers in gebied te realiseren. Hiervan zijn 75 ov-reizigers voorheen automobilist en zaten de andere 100 ov-reizigers al in het openbaar vervoer (uit de spits).

Activiteit 1	**Verkenning aanpak hyperspits openbaar vervoer**
Wat ga je doen	Om de hyperspits voor op het ICS Schiphol te ontlasten verkennen we, samen met de aan te stellen projectleiders van SBAB en NS, de mogeiijkheden voor een aanpak. Wij ondersteunen bij de uitrol in ons gebied.
Doelgroep	Projectleiders SBAB en NS.
Gewenste effect	Een aanpak hyperspits openbaar vervoer.
Strategie	We zoeken de samenwerking met de aan te stellen projectleiders, overleggen met werkgevers rondom ICS Schiphol en brengen vanuit ons gebied specifieke aandachtspunten in om tot een goede aanpak hyperspits OV te komen.
Rol GSB	We haken aan bij regionaal initiatief.
Oplevering	voorjaar 2020

Activiteit 2	**Uitrollen aanpak hyperspits openbaar vervoer**
Wat ga je doen	De ontwikkelde aanpak uitrollen bij werkgevers rond ICS Schiphol.
Doelgroep	Werkgevers rondom ICS Schiphol (en via hen de forens). Samenwerking met VCC.
Gewenste effect	Uitrol aanpak hyperspits openbaar vervoer.
Strategie	We concentreren ons rond ICS Schiphol.
Rol GSB	Voor de aanpak in ons gebied nemen wij het initiatief.
Oplevering	najaar 2020

Activiteit 3	**OV-propositie werkgevers**
Wat ga je doen	Samen met mobiliteitsmakelaars ontwikkelen we een OV-propositie voor werkgevers, ondersteunend aan verbeteringen van het OV-product, in eerste instantie gekoppeld aan de inzet van shuttles voor de last mile.
Doelgroep	Werkgevers (en via hen de forens).
Gewenste effect	Een modulair opgebouwde propositie met doelgroeponderzoek (survey), semi-maatwerk aanbod en gestandaardiseerde monitoring & evaluatie.
Strategie	Werkgevers hebben veel invloed op het reisgedrag van hun medewerkers. Met een semi-maatwerk OV-propositie willen we werkgevers ondersteunen bij hun inzet om medewerkers te stimuleren om vaker met het openbaar vervoer te reizen.
Rol GSB	We ontwikkelen zelf een OV-propositie voor werkgevers.
Oplevering	Maart 2020. In eerste instantie starten we met de lopende shuttles op de President en STP.

Activiteit 4	**Verbetering last mile**
Wat ga je doen	Daar waar kansen liggen en werkgevers willen investeren kijken we of we kunnen ondersteunen bij de verbetering van de last mile door de inzet van shuttles en/of deelfietsen.
Doelgroep	Werkgevers (en via hen de forens).
Gewenste effect	Realiseren van shuttles en/of deelfietsen ter verbetering van de last mile.
Strategie	Onze focus ligt op de gebieden Schiphol Centrum en de bedrijventerreinen rond station Hoofddorp. Met werkgevers en ondersteund door doelgroeponderzoeken kijken we waar reële kansen liggen.
Rol GSB	Wij haken aan bij initiatieven van werkgevers.
Oplevering	Wanneer zich kansen voordoen.

Activiteit 5	**OV-acties koppelen aan momenten**
Wat ga je doen	De activiteiten om OV te stimuleren koppelen we effectief aan events in de regio, zoals het rijden van shuttles, plaatsing van deelfietsen, MAAS pilot Schiphol en verbetering van dienstenregeling (lijn 470 langs de file, lijn 300 capaciteit en betrouwbaarheid).

Doelgroep	Partijen die iets realiseren of organiseren waarmee wij het stimuleren van fietsen effectiever kunnen realiseren.
Gewenste effect	Een momentenkalender 2020 waarin activiteiten van anderen zijn opgenomen waar wij met onze OV-stimuleringsactiviteiten op aanhaken.
Strategie	Het verbeteren van het OV-product alleen heeft beperkt effect. Koppelen aan brede communicatie en OV-proposities kunnen het effect vergroten. Andersom werkt het ook. OV-promoties bij werkgevers waar het OV niet op orde is, heeft weinig effect. Door koppeling van infrastructuur, beleid, voorzieningen, proposities en momentum (events) bereiken we meer forenzen die vaker openbaar vervoer gaan.
Rol GSB	Wij haken aan bij momenten. We nemen het initiatief om een evenementenkalender op te zetten.
Oplevering	april 2020

Werkgeversaanpak en -proposities

Via werkgevers willen we forenzen verleiden om vaker anders te reizen. Door ondersteuning bij modern en duurzaam mobiliteitsbeleid en aanbieden van concrete proposities, verwachten we dagelijks 75 minder autoritten in de spits te realiseren.

Activiteit 1	**Werkgeversaanpak**
Wat ga je doen	We gaan 10 werkgevers ondersteunen bij het moderniseren en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid.
Doelgroep	Werkgevers (en via hen de forens).
Gewenste effect	Nieuw mobiliteitsbeleid dat anders reizen stimuleert.
Strategie	Uit ervaring weten we dat aanpassing van mobiliteitsbeleid medewerkers triggert om anders te reizen.
Rol GSB	Via de mobiliteitsmakelaars proberen wij werkgevers te beïnvloeden. We zoeken grote werkgevers op om bewustwording te creëren.
Oplevering	Doorlopend

Activiteit 2	**Werkgeversproposities**
Wat ga je doen	Bij minimaal 5 grote werkgevers gaan we gericht en intensief twee proposities voorleggen; ridesharing en fietspromotie. Deze proposities bieden we daarnaast ook breder aan om meer werkgevers bereiken.
Doelgroep	Werkgevers (en via hen de forens).
Gewenste effect	Deelname van minimaal 5 werkgevers per propositie.
Strategie	Focus op twee proposities die we volledig uitwerken, inclusief communicatie, gedrag, monitoring en evaluatie.
Rol GSB	We nemen het initiatief om proposities te ontwikkelen en deze onder de aandacht van grote werkgevers te brengen.
Oplevering	Zomer 2020

Slim parkeren
Door forenzen te forceren om na te denken over de wijze waarop ze naar het werk reizen, verwachten we dagelijks 100 minder autoritten in de spits te realiseren.

Activiteit 1	**Parkeerbeleid werkgevers**
Wat ga je doen	In adviezen aan werkgevers over nieuwe arbeidsvoorwaarden en bij vestiging wijzen we nadrukkelijk op de mogelijkheden om via parkeerrestricties doelen ten aanzien van duurzaamheid en vitaliteit te realiseren.
Doelgroep	Werkgevers.
Gewenste effect	Een werkwijze voor het effectief adviseren van werkgevers om parkeerrestricties in te voeren.
Strategie	Samen met de mobiliteitsmakelaars en aan de hand van best practices komen tot een effectieve werkwijze.
Rol GSB	We willen werkgevers beïnvloeden. Wanneer we werkgevers ondersteunen bij modern en duurzaam mobiliteitsbeleid wijzen we de werkgevers op de mogelijkheden van parkeerbeleid.
Oplevering	April 2020 de werkwijze duidelijk. Uitvoering doorlopend.

Activiteit 2	**Parkeerbeleid overheid**
Wat ga je doen	Een verkenning van de mogelijkheden om middels parkeerrestricties de druk op het wegennet en het openbaar vervoer te verlichten en de footprint van de mobiliteit te verkleinen. We kijken wat het huidige beleid is, adviseren over mogelijkheden en kansen en vertalen dat naar te nemen processtappen.
Doelgroep	Gemeente Haarlemmermeer en Schiphol.
Gewenste effect	Een notitie met kansen en processtappen tot veranderingen.
Strategie	Samen met de gemeente en Schiphol kijken we wat mogelijk is om via parkeerrestricties (beperkingen in tijd, plaats, ruimte en prijs, inclusief handhaving) onze ambities te realiseren.
Rol GSB	We nemen het initiatief om de mogelijkheden in kaart te brengen en daarover het gesprek met betrokken partijen aan te gaan.
Oplevering	Verkenning mei 2020

Activiteit 3	**Parkeren op afstand (PoA)**
Wat ga je doen	Een verkenning van de huidige P&R-locaties (officieel/officieus) langs snelle (toekomstige) OV-verbindingen. Mogelijke nieuwe locaties. Ontwikkeling van PoA-propositie bij voldoende potentie.
Doelgroep	Forenzen aan/langs snelle OV-verbindingen met P&R-faciliteiten
Gewenste effect	Inzicht in en indien mogelijk realisatie van P&R-locaties, inclusief propositie bij voldoende potentie.
Strategie	Door de snelle OV-verbindingen in kaart te brengen waar P&R-locaties zijn (waar, omvang, voorzieningen) en vinger aan de pols te houden bij ontwikkelingen (HOV bevinding STP, metro), kunnen we heel gericht de doelgroep benaderen. De P&R voorziening bij Getsewoud-Zuid is interessant voor forenzen uit

	Noordwijk, Lisse, Hillegom. De opening van een nieuwe P&R bij Alphen aan de Rijn mogelijk voor medewerkers van Heineken.
Rol GSB	We nemen het initiatief om de mogelijkheden in kaart te brengen en daarover het gesprek met betrokken partijen aan te gaan. We houden vinger aan de pols bij ontwikkelingen in het gebied.
Oplevering	Inzicht in februari 2020, propositie in mei 2020

2 Beheeraspecten en aansturing

2.1 Planning en mijlpalen

Onderstaand een overzicht van de mijlpalen in 2020.

	2020			
	Q1	**Q2**	**Q3**	**Q4**
Fietsstimulering				
Fietsvisie Groot Schiphol gereed	x			
Marktactivatie aanbesteding	x			
Fietspropositie werkgevers gereed	x			
Fietskalender gereed	x			
Fietsstimulering koppelen aan momenten		x	x	X
Netwerk fietsambassadeurs - ontwikkeling	x			
Netwerk fietsambassadeurs - uitvoering		x	x	x
Stimuleren deelfietsen		x		

We stemmen met goinGDutch een visie op fietsstimulering voor Schiphol af. Op welke wijze willen wij het fietsen stimuleren en hoe kunnen wij elkaar versterken. Daarbij kijken we specifiek naar de marktactivatie. Wat gaan we doen om forenzen te stimuleren om vaker te fietsen? Wat moeten we daarvoor ontwikkelen? En wat is er extra nodig voor de gebieden buiten Schiphol? We maken een eigen propositie voor werkgevers, waar we onderdelen uit de brede marktactivatie in verwerken. Vanaf het voorjaar gaan we het stimuleren van fietsen koppelen aan specifieke momenten. Daarvoor maken we een fietskalender waarop verschillende momenten zijn opgenomen.

Het landelijke netwerk fietsambassadeurs is succesvol. Deelnemende werkgevers inspireren elkaar en ook andere werkgevers die van het initiatief weten. In afstemming met de secretaris van het landelijke initiatief gaan we een regionaal netwerk opzetten. In het eerste kwartaal werken we de plannen uit.

In 2020 wordt het netwerk van deelfietsen op Schiphol uitgebreid. In april kijken we of we de initiërende partijen kunnen vergroten van het gebruik van de deelfietsen.

	2020			
	Q1	**Q2**	**Q3**	**Q4**
OV-stimulering				
Hyperspits OV - ontwikkeling	x			
Hyperspits OV - uitrol		x	x	x
OV-propositie werkgevers	x			
Verbetering last mile			x	
OV-kalender gereed	x			
OV-stimulering koppelen aan momenten		x	x	x

Ook het openbaar vervoer heeft te maken met knelpunten in de spits. Treinen en bussen zijn vol, terwijl er later op de dag er nog voldoende ruimte is. Binnen Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid (SBAB) wordt een projectleider aangesteld die samen met een projectleider van de NS met een plan van aanpak komt. Vanuit GSB sluiten

wij daarbij aan en vertalen wij de aanpak naar onze specifieke situatie. In het tweede kwartaal ligt er dan een plan voor ons gebied.

Afgelopen jaar heeft er een gezamenlijke shuttle gereden naar bedrijven op de President. In januari gaat er een nieuwe shuttle rijden naar Schiphol Trade Park. Voor beide projecten ontwikkelen we een OV-propositie om meer deelnemers te trekken. In 2020 gaan we niet actief op zoek naar andere verbeteringen van de last mile. Als vanuit werkgevers of andere projecten (deelfietsen plaatsen bij OV-haltes) kansen voordoen, zullen we na een eigen analyse afwegen of we daarbij aanhaken.

Ook voor het openbaar vervoer gaan we een OV-kalender opstellen. Welke speciale momenten kent 2020 waarbij we aan kunnen haken om het openbaar vervoer onder forenzen te stimuleren. Denk bijvoorbeeld aan de verbetering van de dienstverlening van lijn 300 of de mogelijkheid voor lijn 470 om straks op de A4 langs de file te rijden.

	2020			
	Q1	**Q2**	**Q3**	**Q4**
Werkgeversaanpak				
Adviseren van tien werkgevers	x	x	x	x
'Ontwikkelen' van proposities voor werkgevers	x	x		
'Aanbieden' van proposities aan werkgevers		x	x	x

Eén van de mobiliteitsmakelaars is ook de mobiliteitsadviseur van Breikers voor het gebied Groot Schiphol. Hij kan hierdoor onder één vlag werkgevers individueel adviseren over modern en duurzaam mobiliteitsbeleid en dezelfde werkgever ook helpen bij de introductie van collectieve proposities. Breikers organiseert daarnaast voor werkgevers uit ons gebied interessante bijeenkomsten en nemen zij of zijn zij betrokken bij initiatieven zoals de spitsvrije week en Spitsbrekers van BNR. De banden met Breikers willen we in 2020 verder aanhalen, bijvoorbeeld door ze als vertegenwoordiger van het bedrijfsleven deel te laten nemen aan de Alliantie.

De specifieke taken van de mobiliteitsmakelaar zijn:

- Adviseren van werkgevers over moderne en duurzame arbeidsvoorwaarden;
- Ontwikkelen van proposities voor werkgevers met focus op ridesharing en fietsstimulering;
- Het laten deelnemen van werkgevers aan deze proposities;
- Onderhouden van contacten met werkgevers, parkmanagers en bedrijfsverenigingen.

	2020			
	Q1	**Q2**	**Q3**	**Q4**
Slim parkeren				
Slim parkeren werkgevers - aanpak		x		
Slim parkeren overheid - inventarisatie		x		
Slim parkeren overheid - advisering		x		
Parkeren op afstand - verkenning	x			

Parkeren is een belangrijke schakel naar andere reisgedrag van forenzen, bezoekers en bewoners. Voor de zomer hebben we de mogelijkheden voor GSB in beeld om via parkeermaatregelen reisgedrag te beïnvloeden.

2.2 Financiën

Maatregel	Activiteiten	2020 in K€
Fietsstimulering	Marktactivatie, werkgeverspropositie en deelfietsen	255
OV-stimulering	Last mile, spreiding en werkgeverspropositie	160
Werkgeversaanpak	Werkgeversproposities	140
Slim parkeren	Parkeren op afstand en propositie	55
Programma	Uitvoeringsteam, monitoring en evaluatie en programma communicatie	290
Totaal		**900**

2.3 Uitvoeringsorganisatie

Het uitvoeringsteam bestaat uit een procesmanager, een (inhoudelijk) projectuitvoerder en twee mobiliteitsmakelaars. Zij zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het projectplan.

Voor specifieke en projectmatige taken werken we samen met communicatie- en gedragsdeskundigen. Per taak of project krijgen zij opdrachten.

In 2020 zal de betrokkenheid van de Alliantieleden worden vergroot bij de daadwerkelijke uitvoering van projecten.

2.4 Communicatie

De communicatie voor het programma bestaat uit twee delen:

1. Communicatie Groot Schiphol Bereikbaar. Hierbij gaat het om de on-going communicatie over het programma, zoals het onderhouden, actueel houden en werkend houden van de website www.grootschipholbereikbaar.nl, het organiseren van programma-events, het opstellen en verspreiden van het periodieke bijpraatbericht en contact met de media. Ook is de afstemming met de communicatieprofessionals van de betrokken organisaties onderdeel. De communicatie adviseur is lid van het uitvoeringsteam.

2. Communicatie gekoppeld aan de uitvoeringsmaatregelen en proposities. Voor (een deel van) de activiteiten bij de uitvoeringsmaatregelen is de inzet van een communicatieadviseur nodig. Per taak of project krijgt de communicatie adviseur opdracht. Deze inzet fluctueert dus.

2.5 Aansturing

De aansturing vindt plaats door de Alliantie Groot Schiphol Bereikbaar. Deze komt maximaal drie keer per jaar bijeen. De Alliantie bepaalt de richting en kaders voor de uitvoeringsorganisatie en het kernteam. Binnen de richting en kaders kan het kernteam zelfstandig besluiten.

CONCEPT – SLIMME EN DUURZAME MOBILITEIT – 6 januari 2020 -

3 Monitoring en evaluatie

3.1 Wat levert de maatregel op

Maatregel	Effect auto	Effect trein	In
Fietsstimulering	250 spitsmijdingen	100 spitsmijdingen	2021
OV-stimulering	75 spitsmijdingen	100 spitsmijdingen	2021
Werkgeversaanpak	75 spitsmijdingen		2020
Slim parkeren	100 spitsmijdingen		2021
Communicatie	40 spitsmijdingen		2020
Totaal	**540 spitsmijdingen**	**200 spitsmijdingen**	

Voor 2020 kiezen we heel bewust voor een bredere aanpak. We weten dat we via werkgevers veel invloed kunnen hebben op het reisgedrag van forenzen. We weten ondertussen ook dat het lange trajecten zijn en dat we via deze aanpak nooit alle werkgevers kunnen betrekken. Daarom focussen we ons op de twintig grootste werkgevers om zoveel mogelijk forenzen te bereiken. Daarnaast nemen we steeds meer maatregelen en doen steeds meer interventies die direct het reisgedrag van forenzen beïnvloeden. Denk aan parkeermaatregelen, OV-interventies rond de verbetering van busroutes (470R langs de file op de A4) of een brede fietscampagne. Daarmee zijn we minder afhankelijk van de 'grillen' van de werkgever en bereiken we meer forenzen.

In de tabel zijn de verwachte spitsmijdingen per maatregel opgenomen. Daar is geen onderscheid gemaakt tussen een rechtstreekse benadering of een benadering via de werkgever. Het is vaak een combinatie van beide. De maatregel fietsstimulering bestaat bijvoorbeeld uit een fietspropositie voor werkgevers en het aanstellen van fietsambassadeurs, maar ook uit interventies rond events en een brede fietscampagne vanuit goinGDutch. Ook de maatregelen OV-stimulering en slim parken bestaan uit een combinatie van rechtstreekse en indirecte benadering via werkgevers van de forens.

3.2 Monitorings en evaluatieplan

De meerwaarde van de monitoring en evaluatie zit in het toegankelijk inzicht geven in de voortgang en effecten, zodat 1) waar nodig op een juiste wijze bijgestuurd kan worden en daarmee de initiatieven en het gehele programma effectiever worden, zodat 2) er kennis opgebouwd wordt en gedeeld wordt en zodat 3) de promotie bij nieuwe bedrijven vergemakkelijkt wordt. De M&E levert naast sturingsinformatie voor het kernteam ook nuttige informatie voor mobiliteitsmakelaars, gedragsexperts en communicatieadviseurs.

Binnen de M&E onderscheiden we meerdere niveaus:



Doelstellingen: de beoogde doelen die behaald dienen te worden;
Input: mensen en middelen die worden ingezet;
Activiteiten: de proposities / activiteiten die met deze middelen worden gerealiseerd;
Output: de prestaties die met deze middelen worden geleverd;
Outcome: de effecten van deze prestaties op de doelstellingen.

- De **outcome** is gerelateerd aan de doelstellingen. Dit betekent dat we de doelstellingen operationaliseren naar meetbare indicatoren. Naast inhoudelijke indicatoren om de outcome te beschrijven, zoals spitsmijdingen, CO2-reductie en aantal keuzereizigers, wordt breder gekeken naar procesindicatoren.

- Het is echter belangrijk om niet alleen te kijken naar de outcome indicatoren. Juist de tussenliggende **output** indicatoren zorgen voor een duidelijke redeneerlijn van genomen maatregelen naar effecten. Bij monitoring van output indicatoren kan informatie verzameld worden over bijvoorbeeld het aantal bezochte bedrijven, het aantal bedrijven dat daadwerkelijk een maatregel heeft ingevoerd, het aantal werknemers dat met de maatregel in aanraking is gekomen en het aantal werknemers dat daardoor een verandering heeft ingezet. Deze opzet van tussenliggende output indicatoren (binnen Beter Benutten ook wel "waterval" genoemd) zorgt voor duidelijk inzicht in wat er gebeurd is, waar de effectiviteit eventueel achterblijft en wat mogelijkheden zijn om hierop te acteren.

- Tenslotte zijn er indicatoren die samenhangen met de **input**. Dit gaat om de voortgang op de genomen activiteiten.

We onderscheiden indicatoren op drie niveaus:



- Op ***operationeel niveau*** worden individuele maatregelen gemonitord. De meetdata verschilt per maatregel. Steeds wordt zowel de output van de interventie (bekendheid, aantal gebruikers etc.) bekeken als de outcome van de interventie (aantal spitsmijdingen; hoeveel mensen zijn anders gaan reizen).

- Op ***tactisch niveau*** worden de voortgang en de effecten van de individuele maatregelen gecombineerd tot uitspraken op programmaniveau. Dit met als doel om op programmaniveau te monitoren, maar ook kennisopbouw en -

uitwisseling tussen maatregelen te stimuleren, zodat de kansen die in het gebied liggen maximaal benut kunnen worden.

- Op ***strategisch niveau*** worden uitspraken gedaan over doelbereik op programmaniveau, bijvoorbeeld qua keuzereizigers. Een van de indicatoren is spitsmijdingen en de CO2-reductie die hiermee samenhangt. Het bepalen van het aantal spitsmijdingen dat toegeschreven kan worden aan het programma is niet eenvoudig, doordat er autonome ontwikkelingen in het gebied zijn, doordat er overlap is tussen de maatregelen (deels gericht op zelfde doelgroep) en doordat er overlap is met andere (infrastructurele) maatregelen in het gebied.

Twee keer per jaar vragen we om een voortgangsrapportage (mijlpalen en financieel). Dit doen we over het eerste halfjaar en eindrapportage begin januari over het voorgaande jaar.