Plan van Aanpak Werkgeversaanpak 2018 (inclusief Bereikbaarheidsfonds)

Versie: definitief

31 juli 2018

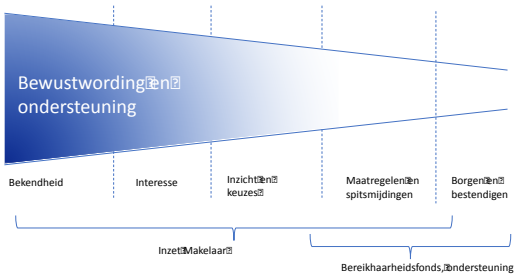
1. Aanleiding

In het Beter Benutten Vervolgprogramma is gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak met koplopers werkgevers) in acht prioritaire gebieden (zes in Zwolle, twee in Kampen). De werkgeversaanpak vormt daarmee een van de fundamenten onder de aanpak in het huidige programma. Met werkgevers schakelen we direct op hun mobiliteitsbeleid en leggen we verbindingen tussen de ambities en behoeften van deze organisaties en spitsmijdingen (en in de toekomst ook met CO2-reductie). De werkgeversaanpak levert direct resultaat en is smeerolie voor veel meer activiteit en verdieping. Samenwerking met werkgevers blijft dan ook cruciaal in de periode tot 2021. Een belangrijk nieuw accent wordt daarbij geplaatst bij duurzaamheid en de daarbij behorende energietransitie.

2. Maatregel, doelen en beoogde effecten

We zetten de werkgeversaanpak voort, in de tweede helft van 2018 én daarna. Doel is en blijft om werkgevers actief te betrekken bij de opgaven in de regio de komende jaren, individueel en/of collectief. Op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming én op het gebied van duurzaamheid (CO2) en de onderliggende energietransitie. Dat blijven we doen door steeds de verbinding te zoeken tussen maatschappelijke opgaven en kansen voor de werkgevers zelf. Een thema als vitaliteit bijvoorbeeld (o.a. in relatie tot de opschuivende pensioengerechtigde leeftijd) ligt dicht bij de intrinsieke motivatie (en feitelijk ook bij het belang) van de betrokken werkgevers. Daarnaast blijven we alert op urgentie (parkeerproblemen, verhuizingen, centraliseren bedrijfslocaties) omdat dit altijd aanleidingen zijn om anders naar mobiliteit te gaan kijken. In 2018 starten we ook met maatregelen die bijdragen aan CO2-reductie. In de jaren 2019-2021 bouwen we dit verder uit.

Daarom starten we in 2018 al met een **duurzaamheidsmakelaar**, waarmee de verbinding wordt gelegd naar de nieuwe aanpak Slimme en Duurzame Mobiliteit 2019-2021. De duurzaamheidsmakelaar zet activiteiten in gang die primair zijn gericht op CO2-reductie en de gewenste energietransitie. De duurzaamheidsmakelaar wordt nauw verbonden aan de **mobiliteitsmakelaar**, waarmee we eveneens doorgaan. Met name de benadering van werkgevers vraagt om goede en professionele afstemming. De makelaars zijn en blijven zo de spil in de aanpak met werkgevers. De essentie hiervan is weergegeven in de figuur en deze laat zien dat het om meer gaat dan alleen de outcome (spitsmijdingen en CO2 reductie). Het spreekt voor zich dat de mobiliteitsmakelaars sparringspartner zijn voor werkgevers, kennis hebben van aanbieders van relevante producten en diensten, een goed netwerk met hen onderhoud en steeds zorgen voor actualisering en uitbreiding van het netwerk.



In enkele gebieden organiseren we **extra capaciteit**. Bovendien integreren we verschillende maatregelen en acties in een **Toolkit** voor de mobiliteitsmakelaars, waarmee zij werkgevers kunnen helpen en enthousiasmeren. Het gaat dan om maatregelen die in de vorige aanpak nog als aparte projecten zijn beschreven zoals de probeerpools en de follow-up van het project de Overstap met een accent op het stimuleren van carpoolmogelijkheden (zie ook paragraaf 4).

Door deze te integreren in de werkgeversaanpak ontstaat er meer samenhang tussen beleid, doelstellingen, ondersteuning en instrumentarium.

Op het moment dat werkgevers daadwerkelijk aan de slag willen is er de mogelijkheid om gebruik te maken van het **bereikbaarheidsfonds**. Via het fonds kan financiering worden gevonden om maatregelen en acties mogelijk te maken of te versnellen. De voorwaarde is steeds dat minimaal 50% van de kosten door de werkgever zelf worden gefinancierd. Het fonds is bijna uitgeput en we willen dit voor de tweede helft van 2018 graag op basis van dezelfde voorwaarden en eisen in stand houden. Tevens wordt de tweede helft van 2018 dan benut voor evaluatie van het fonds en voor verbreding naar de regio Zwolle en voor uitbreiding met CO2 maatregelen. Het is de intentie om ook in 2019-2021 een fonds te hebben dat als aanjager en katalysator kan fungeren voor acties en maatregelen. Afstemming wordt gezocht met Twente Mobiel.

Doelgroep en effecten
De doelgroep betreft de werkgevers én hun werknemers in de regio. Uitbreiding naar andere gebieden (door verbreding van de regio) zal ook starten in 2018 (zie paragraaf 4). Het beoogde effect is het realiseren van (een groot deel van de) spitsmijdingen die nog in de pijplijn zitten plus bijna 600 nieuwe spitsmijdingen. Daarnaast wordt een begin gemaakt met de regionale maatregelen specifiek gericht op CO2-reductie. Met de aanpak verwachten we een kleine 1300 ton aan CO2-reductie (op jaarbasis) te realiseren.

De verduurzaming van de effecten wordt vooral gerealiseerd door:

- Mobiliteit en duurzaamheid structureel onderwerp te laten zijn van parkmanagement op bedrijventerreinen waar mogelijk
- De werkgeversaanpak goed in te bedden in andere maatschappelijke opgaven (zie ook paragraaf 3).
- De nadrukkelijkere link met de ‘toolkit’ en de verdieping via (probeer)acties en andere maatregelen.

3. Inhoudelijke raakvlakken

De werkgeversaanpak wordt zoveel mogelijk ingebed in bestaand beleid en uitvoeringsagenda’s. Belangrijke dragers hierin zijn de regionale mobiliteitsaanpak (inclusief de daarbij behorende koersdocumenten) en de aanpakken in de gemeenten. De werkgeversaanpak is bij uitstek een maatregel waarin tal van verbanden gelegd worden en gaan worden. Denk aan:

- Acties gericht op fietsstimulering waarbij via werknemers (bottom-up acties) vervolgacties met werkgevers mogelijk worden;
- Experimenten met nieuwe ITS-oplossingen;
- Parkeervraagstukken, al dan niet in gebieden;
- Lobbyactiviteiten koppelen met oplossingen voor bereikbaarheidsknelpunten
- Aandacht voor veiligheids-issues op specifieke wegen die werkgevers (mede) kunnen oppakken.
- Woningbouwopgave en bijbehorende deelconcepten integreren met bewoners en werknemers;
- Nieuwe acties en maatregelen organiseren rondom CO2-reductie;
- Etc., etc.

Daarnaast is er uiteraard een directe link met het bereikbaarheidsfonds.

4. Aanpak

Inmiddels weten we steeds beter wat wel en wat niet werkt. Dit leidt tot enkele aanpassingen. Een deel daarvan dient in 2018 te worden geëffectueerd, de rest zal worden meegenomen in de aanpak tot 2021. Daarbij kijken we nadrukkelijk ook naar aanpakken en ervaringen in andere regio's, onder andere door actief te blijven participeren in de samenwerking Noordoost Nederland. We volgen hieronder de systematiek van afzwakken/stoppen, versterken en creëren.

Afzwakken
In de huidige -nog lopende- aanpak is 'aan de voorkant' gedefinieerd in welke gebieden er gewerkt zou worden en wat daar de opgave was. In sommige gebieden was dit succesvol maar niet overal. Er moet aan enkele basisvoorwaarden worden voldaan om een succesvolle gebiedsaanpak mogelijk te maken: voldoende samenhang in het gebied, gedeelde problematiek, urgentie en actief parkmanagement of een vergelijkbare structuur. Daar waar dit het geval is gaan we verder met de gebiedsaanpak. Als hier niet aan wordt voldaan is het effectiever om te starten met een directe een-op-een aanpak naar werkgevers. Als dan blijkt dat meerdere werkgevers in een omgeving met vergelijkbare vragen zitten kan altijd nog opschaling plaatsvinden naar gebiedsniveau.

Versterken
- Verankeren van de aanpak via parkmanagement. In gebieden als Hessenpoort en Hanzeland blijkt dat dit leidt tot vervolgactiviteiten. We zetten hier meer op in.
- Intensiveren in kansrijke gebieden waar meer mogelijk is dan tot nog toe gerealiseerd:
  - Oosterenk (waar werkgevers inmiddels hun commitment hebben uitgesproken)
  - N50 corridor (waar de bestaande denktank van lobby en beleid naar projecten en maatregelen moet bewegen en waar de link met het bestaande parkmanagement wordt gelegd
  - A28 zone, waar werkgevers 'ons' hebben benaderd om een gezamenlijk traject te starten, mede geïnspireerd door de samenwerking rondom de N50.
- De gemeentelijke organisaties van Zwolle en Kampen zijn als werkgever ook actief. De voorbeeldfunctie van beide gemeenten krijgt een extra impuls.
- In het verleden is er veel gedaan met de doelgroep bezoekers. Ondanks het succes van bijvoorbeeld de aanpak rondom de Hanzedagen gebeurt dit nog niet gestructureerd. We gaan dit actiever oppakken en weer een boost geven, zeker bij de organisatie van grotere evenementen.
- Doorgaan met het organiseren van ontmoetingen, zoals dat nu gebeurt bij de Beter Benutten cafés, maar beter en meer aansluiten bij bijeenkomsten die door anderen worden georganiseerd.
- Organisatorisch zetten we zwaarder in op de marketing en communicatie aanpak en ondersteuning. 2018 benutten we primair om de basis op orde te krijgen voor de periode 2019-2021. Daarbij wordt in ieder geval aandacht besteed aan storytelling. We willen veel meer laten zien wat er bij organisaties gebeurt en daarmee andere organisaties inspireren. Ook zal nadrukkelijk worden gekeken en geleerd van de kennis en ervaring bij Twente Mobiel op dit gebied.

Creëren
- We starten nog in 2018 met een duurzaamheidsmakelaar die actief werkgevers betrekt bij opgaves rondom de energietransitie (klimaatdoelstellingen en C02-reductie).
- In lijn met de verruiming van het werkgebied in 2018 een start maken met enkele nieuwe gebieden. Daarbij wordt ingezet op belangrijke verbindingen (corridors) van stad en omgeving. Behalve de N50 gaat het dan ook om de A28, de N35 en de N340. Vanuit Hardenberg en Dalfsen zijn er al verzoeken binnengekomen voor ondersteuning en samenwerking.
- In Assendorp wordt een gebiedsaanpak uitgewerkt waarin bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid samen komen en waarin naast aandacht voor de werkgevers ook directe

betrokkenheid van bewoners wordt georganiseerd. Hoe kan met hen de leefomgeving aantrekkelijker worden gemaakt? Ook hier is dus sprake van een nieuw gebied, maar tegelijkertijd met een verbreding van de doelgroepen.

- In 2018 verkennen wat mogelijk is in relatie tot de reguliere dienstverlening van gemeentes. Wat kunnen we met nieuwe bewoners, vestiging en uitbreidingsplannen van werkgevers? Etc.
- Voor de verduurzaming van de aanpak en om straks ook de CO2 maatregelen goed te borgen wordt de samenwerking gezocht met regionale koepelorganisaties van werkgevers VNO-NCW en MKB. Met hen bekijken we ook of we in gezamenlijkheid bijeenkomsten kunnen organiseren.
- De kracht van de aanpak in de regio zit in de korte lijnen en de actiemodus die dit geeft. Tegelijkertijd geldt dat het accountmanagement richting werkgevers meer gestructureerd kan en moet worden opgepakt. Dat vraagt een consistente aanpak in de benadering van werkgevers, aantal contactmomenten, vastlegging in een CRM-systeem. Zeker in combinatie met de te starten duurzaamheidsmakelaar wint dit aan belang. Van belang is het verder om de werkgeversaanpak een goede plek te geven in de organisatie van het nieuwe programma. Niet als apart project, goed ingebed in de gehele aanpak Slimme en duurzame mobiliteit en dicht bij de uitvoering. Ook hier wordt afstemming gezocht met Twente Mobiel.
- We integreren bestaande probeeracties (Fiets, OV, Carpool) in de werkgeversaanpak

Vanuit het project de Overstap weten we dat de OV-probeerkaart, voor werknemers die buiten fietsafstand van hun werk wonen of nieuw zijn in de regio goed werkt. Deelnemers mogen 4 weken gebruik maken van het OV middels de OV-probeerkaart. De kaart is te gebruiken op alle rail (2e klas) en busvervoer, voor OV fiets en P+R en is geladen met €350,- reistegoed. Wanneer deelnemers minimaal 2 keer per week gebruik maken van de kaart, krijgt de deelnemer een vervolgaanbod van een verlenging van nogmaals 4 weken OV-probeerkaart (en dus een nieuw reistegoed van €350,-). Gemiddeld zijn er 20 deelnemers per probeerperiode (start 2 wekelijks). De eerste resultaten leren dat een groot deel van de deelnemers (40%) met het OV wil blijven reizen ook na de maatregel.

- Deelconcept Movez worden eveneens geïntegreerd in de werkgeversaanpak en onderdeel van de ‘toolkit’. In Zwolle is hiermee gestart op Hanzeland, in relatie tot de parkeerproblematiek die er is en de behoefte te komen tot meer her allocatie door gebruik te maken van moderne technieken (slimme slagboom). In de komende maanden wordt dit uitgebreid met deel (fiets- en auto) systemen en andere nieuwe initiatieven. De manier van werken volgt de aanpak op Strijp S in Eindhoven, waarbij mobiliteitsoplossingen worden geïntegreerd in de gebiedsaanpak en waarin de opbrengsten van bijvoorbeeld parkeerinkomsten worden benut om aantrekkelijke alternatieven te ontwikkelen voor de auto en daarmee -uiteindelijk- het autogebruik gaan terugdringen. In feite wordt Movez zo dan een instrumentarium voor de gebiedsaanpak. Dit vraagt dat het ook daadwerkelijk (fysiek) zichtbaar wordt op het terrein. Door woningbouw aan de rand van Hanzeland verdwijnen 150 parkeerplaatsen. Met de inzet van Movez gaan we het aantal plekken dat ter compensatie moet worden gerealiseerd minimaliseren. 2018 staat zo in het teken van de verbreding en verdieping (meer functionaliteiten en doelgroepen).
- Onderdelen van het project De Overstap krijgen follow-up, met daarin een accent op de OV probeer acties en het ontsluiten en stimuleren van carpoolmogelijkheden.

De probeeracties en de deelconcepten zijn onderdeel van een soort van Toolkit die de makelaars kunnen meenemen en inzetten richting werkgevers. De invulling van acties wordt steeds afgestemd met alle betrokkenen/stakeholders. De Toolkit kan geleidelijk aan worden uitgebreid en/of andere accenten krijgen in relatie tot de opgave van CO2-reductie.

5. Planning

In de planning hieronder ligt het accent op de tweede helft van 2018, maar de doorkijk naar 2019 wordt uiteraard wel gemaakt. Zoals eerder aangegeven Wel wordt de doorkijk naar 2019 gemaakt omdat we graag de verbinding willen leggen met de nieuwe aanpak, maar in feite gaat het om de werkgeversaanpak tot 2021.

Planning en uitvoering								
	2018				2019			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Doorgaan gebiedsaanpak								
Nieuwe gebieden voorbereiding								
Nieuwe gebieden uitvoering								
Intensivering N50, Oosterenk, A28 zone								
Uitwerken M&C aanpak								
Verankering via parkmanagement, gemeentelijke organisaties, samenwerking met koepelorganisaties etc.								
Accountmanagement professionaliseren en gereed maken voor nieuwe aanpak								
Duurzaamheids/Mobiliteitsmakelaar(s)								
Evenementen en bezoekers								
Bereikbaarheidsfonds voortzetten, evalueren en bijstellen								
Toolkit (probeeracties, Movez,..)								

6. Organisatie

In de transitie naar de nieuwe aanpak houden we de organisatie zoals deze nu is. D.w.z. met een eigen projecteider en aansturing van de makelaar(s). Verantwoording wordt vooralsnog afgelegd aan het Ambtelijk Kernteam (AKT). Op dit moment wordt er overleg gevoerd met de provincie over een passende organisatiestructuur vanaf 2019, waarbij zal worden aangehaakt op de regionale mobiliteitsaanpak. Daarbij wordt zeker ook gekeken naar de afstemming met Twente om e.e.a. zo uniform mogelijk aan te gaan sturen. De regio wordt groter (regio Zwolle, West Overijssel). Van het ministerie van I&W wordt verwacht dat zij integraal reflecteren op de voortgang van de aanpak, kennis en ideeën inbrengen rondom de nieuwe thema's (bijvoorbeeld in relatie tot het klimaatakkoord), ondersteuning bieden waar nodig of gewenst en meedenken en suggesties leveren voor de nieuw vorm te geven organisatiestructuur.

7. Kosten en financiering

In onderstaand overzicht worden de begrote kosten van de maatregel gepresenteerd.

Maatregel	**Budget in € ex BTW**
• Duurzaamheids- en Mobiliteitsmakelaars	€ 112.000
• Intensivering gebieden en professionalisering aanpak incl. accountmanagement	€ 110.000
• Bereikbaarheidsfonds 2018	€ 200.000
• Toolkit probeer en deelconcepten acties Movez, follow up de Overstap	€ 325.000

• Gebiedsaanpak Assendorp • Organisatie: Marketing en Communicatie en Monitoring en evaluatie	€ 90.000 € 114.500
Totale kosten	**€ 951.500**

Toelichting bij de tabel:

- Het gaat hier om de kosten en financiering 2018. De werkgeversaanpak zal zeker ook onderdeel zijn van de nieuwe aanpak slimme en duurzame mobiliteit. Besluitvorming over een eventuele rijksbijdrage voor 2019-2021 vindt later in het jaar plaats.
- In de berekening van de kosten voor de verschillende onderdelen is gestart vanaf Q3, omdat de maatregelen in Q1 en Q2 nog gefinancierd worden vanuit de overloop van bestaande BBV-programma.
- Ontvanger van de Rijksbijdrage is de Provincie Overijssel. De Provincie stelt de bijdrage beschikbaar aan de regio.

8. Risico's en beheersing van risico's

Nr.		Belangrijkste risico's	Kans van optreden	Mogelijke gevolgen			Beheers-maatregel
				Effect	Tijd	Geld in K€	
1	Gebiedsaanpak	Nieuwe gebieden komen moeizaam van de grond	Middel	onduidelijk	Geïnveste erde uren	geen	Duidelijke voorwaarden stellen voordat we capaciteit inzetten (sturen aan voorkant o.b.v. leer ervaringen
2	Bereikbaarheids Fonds	Minder uitputting	Middel	Minder spitsmijdingen en CO2-reductie	Geen	Geen	Snel verbreden naar duurzaamheid
3	Intern/organisatie	Te lang blijven hangen in twee modellen (oud en nieuw)	Klein	Te veel aandacht voor interne zaken	Geïnveste erde uren	Geen	Direct na zomer doorpakken en bouwen aan iets moois
4	Toolkit (probeeracties)	Geen of te weinig interesse	Gering	Minder spitsmijdingen en CO2-reductie	Geïnveste erde uren	beperkt	Door ontwikkelen op succesvolle acties en leren van voorbeelden elders