



InfoMil > Duurzame ontwikkeling > Vervoermanagement

Vervoermanagement met bedrijven

Algemene maatregelen voor het beperken van milieubelasting tgv personen- en goederenvervoer via de Wet milieubeheer

In opdracht van

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanpak problemen milieu, bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving	3
1.2	Achtergrond en doel	4
1.3	Vervoermanagement bij bedrijven	4
1.4	Voor wie is dit informatieblad bedoeld?	6
1.5	Leeswijzer	6
2	Regelgeving: vervoermanagement als onderdeel van de Verruimde Reikwijdte van de Wet milieubeheer	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Waarom vervoermanagement als preventieaspect?	7
2.3	Wanneer is vervoermanagement bij bedrijven relevant?	7
2.4	Vergunningen en algemene regels	8
2.5	Gevolgen van jurisprudentie voor de praktijk	8
2.6	Stappenplan	9
2.7	Aanpak bij kantoren en kantoorverzamelgebouwen	12
3	Maatregelen gericht op personenvervoer	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Maatregelen gericht op minder verplaatsingen in het algemeen	13
3.3	Stimuleren alternatieven: de fiets en lopen	14
3.4	Stimuleren alternatieven: openbaar - en collectief vervoer	14
3.5	Milieumaatregelen gericht op een schoner en zuiniger wagenpark en schoner en zuiniger rijgedrag	15
3.6	Stimuleren alternatieven: carpool en vanpool	16
3.7	Maatregelen gericht op minder autokilometers door aanpassen van de organisatie en het parkeren	17
4	Maatregelen gericht op goederenvervoer	18
4.1	Inleiding	18
4.2	Maatregelen gericht op het verplaatsen van minder kuub goederen	18
4.3	Maatregelen gericht op het afleggen van minder transportkilometers	18
4.4	Maatregelen gericht op brandstofbesparing	19
4.5	Maatregelen gericht op minder uitstoot van schadelijke stoffen	19
4.6	Maatregelen gericht op de productie van minder geluid	19
Bijlage A	Aanpak en toelichting vergunningplichtige inrichtingen	20
Bijlage B	Aanpak en toelichting 8.40-AMvB bedrijven	22
Bijlage C	Maatregelen personenvervoermanagement	24
Bijlage D	Maatregelen goederenvervoermanagement	59
Bijlage E	Checklist Maatregelen personenvervoermanagement	68
Bijlage F	Vragenlijst besparingspotentieel Vervoermanagement	70
Bijlage G	Onderdelen vervoersonderzoek	73
Bijlage H	Geraadpleegde informatiebronnen	74

1 Inleiding

1.1 Aanpak problemen milieu, bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving

“Verkeer en Vervoer blijven groeien”, zo valt te lezen in de Nota Mobiliteit die op 21 februari 2006 in werking is getreden. In 2020 zal in vergelijking met het jaar 2000 de automobiliteit in Nederland met circa 20% zijn gegroeid tot 230 miljard reizigerskilometers. Het goederenvervoer uitgedrukt in tonkilometers zal met 60% toenemen. Voor de ontwikkeling van de Nederlandse economie is het essentieel dat het vervoer van personen en goederen zo min mogelijk hinder ondervindt. Het beleid legt geen beperkingen op aan de groei van de mobiliteit en is gericht op een verbetering van de bereikbaarheid (Nota Mobiliteit deel IV). De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moeten toenemen. Hieraan is de voorwaarde



verbonden dat de groei en de verbetering van de bereikbaarheid binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving blijft.

Verbetering van de bereikbaarheid kunnen we niet los zien van de kwaliteit van de leefomgeving; er zijn maatregelen nodig om tegelijkertijd de bereikbaarheid te verbeteren en de kwaliteit van de leefomgeving minimaal te behouden. Als het mogelijk is, kunnen we zelfs maatregelen treffen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Voor welke uitdagingen staan we?

- De sector verkeer en vervoer draagt bij aan de uitstoot van CO₂ met twintig procent. Conform het Kyoto-protocol mag de maximale uitstoot van de sector verkeer en vervoer 38 megaton CO₂ in 2010 bedragen.
- Het Rijk zet zich in om de hinder van geluid terug te dringen. Voor 2020 wil het Rijk alle locaties saneren waar de 65 - 70 dB grenzen worden overschreden.
- De Europese regelgeving over luchtkwaliteit van vooral de emissies van NO₂ en PM10 (fijn stof), vraagt de nodige inzet. De sector verkeer en vervoer is een belangrijke oorzaak voor de lokale overschrijding van de gestelde normen. Regionale overheden moeten in samenwerking met het Rijk alle zeilen bijzetten om aan deze regelgeving te voldoen.

Vervoermanagement

Vervoermanagement helpt om bovengenoemde problemen te verminderen en de aangegeven doelen te realiseren. De Nota Mobiliteit PKB deel IV noemt expliciet tot de taak van het bevoegd gezag om afspraken te maken met de bedrijven over de toepassing van vervoermanagement.

De Nota Mobiliteit zegt over Vervoermanagement:

Gemeenten maken met bedrijven afspraken over de toepassing van maatregelen uit het basispakket vervoersmanagement en/of andere maatregelen met een vergelijkbaar effect, zoals de invoering van mobiliteitsbudgetten, telewerken en flexibele werktijden. Het Rijk zal de toepassingsmogelijkheden van de Wet Milieubeheer verder aanscherpen.

In de Nota Mobiliteit staan de hoofdlijnen van het nationale verkeer- en vervoerbeleid voor de komende decennia. Daarin staat centraal dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling; een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte en bij de totstandkoming van dit beleidsvoornemen hebben provincies, WGR-plusregio's, gemeenten en waterschappen conform de Planwet Verkeer en Vervoer hun bijdragen geleverd.

In de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit staat hoe het beleid in de Nota Mobiliteit wordt uitgevoerd.

Bron: www.vananaarbeter.nl/NotaMobiliteit

1.2 Achtergrond en doel

Sinds 1993 biedt artikel 1.1 van de Wet milieubeheer (Wm) de mogelijkheid om in een milieuvergunning voorschriften op te nemen ter bescherming van het milieu. Hoewel er een aantal voorschriften mogelijk is, gaat dit informatieblad alleen in op voorschriften ten aanzien van het vervoer van personen of goederen van en naar de inrichting. Deze mogelijkheid wordt in de Wm aangeduid met de term Vervoermanagement. In de Wet milieubeheer wordt steeds gesproken van een inrichting; een inrichting is een locatie van een bedrijf, instelling of organisatie.

Definitie Vervoermanagement in de Wet milieubeheer*:

Vervoermanagement is de efficiënte organisatie van het verkeer en vervoer van bedrijven, waarbij de gevolgen van het verkeer en vervoer van en naar de inrichting (van werknemers, bezoekers, zakelijke klanten en goederen) zodanig worden beïnvloed dat de milieubelasting wordt teruggedrongen.

In dit informatieblad kijken we specifiek naar vervoer van personen en goederen. Mobiliteitsmanagement is een bredere term, want gericht op het personenvervoer in het algemeen, dus ook als het niet op de inrichting is gericht. De maatregelen voor Mobiliteitsmanagement komen in dit informatieblad niet expliciet aan de orde.

De afgelopen jaren is de mogelijkheid om deze voorschriften bij Wm-plichtige bedrijven op te nemen, onvoldoende benut. Tijdens de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2005 is door de Tweede kamerleden Van der Ham en Dijkzema een motie ingediend om de toepassing van de Wm voor het aspect mobiliteitsmanagement van zijn vrijblijvendheid te ontdoen. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft deze motie overgenomen en per brief van 22 november 2005 aan de Tweede Kamer gemeld dat zij de voorschriften verplicht gaat stellen. Om dat te bewerkstelligen zet zij drie lijnen uit: a. een bestuurlijke lijn, b. een lijn van kennis en communicatie en tot slot c. regelgeving. De communicatie en kennisvoorziening naar het Wm-bevoegd gezag wordt verbeterd. Te weinig kennis is een van de oorzaken waarom vervoer- of mobiliteitsmanagement via de Wm zo weinig wordt benut. Kennis op het gebied van vervoer, op het gebied van toepasbare maatregelen, en handhavingmogelijkheden zal daarom meer aandacht krijgen.

Bestaande kennis

In het verleden zijn er uitvoeringsdocumenten voor het Wm-bevoegd gezag verschenen. Dit zijn hulpmiddelen om bedrijven te stimuleren en de preventie te reguleren. Deze uitvoeringsdocumen-

ten gaan over de onderwerpen vervoer, afval en energie. Denk bijvoorbeeld aan "De Wet milieubeheer en vervoermanagement", VNG, 2000. Deze uitvoeringsdocumenten zijn in december 2005 in een nieuw, integraal document uitgebracht in de vorm van de *Handreiking Wegen naar preventie bij bedrijven** en het bijbehorende *Werkboek Wegen naar preventie bij bedrijven***.

Het voor u liggend informatieblad voor personen- en goederenvervoer, is een referentiedocument bij de handreiking en het werkboek. Naast dit algemene informatieblad voor personen- en goederenvervoer, zullen er ook nog sectorspecifieke bladen volgen. Dit zijn informatiebladen voor onder andere ziekenhuizen, kantoren en grote publiekstrekkers zoals attractieparken. Een specifieke aanpak voor kantoren en kantoorverzamelgebouwen is beschreven in hoofdstuk 2.7 van dit algemene informatieblad.

Zowel de handreiking, het werkboek als de informatiebladen '*Vervoermanagement bij bedrijven*', bevatten handvatten voor de uitvoeringspraktijk (zonder de bestaande regelgeving uit te breiden). Daarnaast wordt de kennisoverdracht en -opbouw versterkt door een opleidingstraject. Het opleidingstraject bestaat uit trainingen voor vergunningverleners, handhavers en beleidsmedewerkers van zowel afdelingen milieu als verkeer bij gemeenten en provincies. Ook wordt de informatievoorziening via internet uitgebreid.

Informatie:

Bij de telefonische helpdesk van InfoMil kunt u terecht met alle vragen over verkeer en vervoer in relatie tot de Wm (070 - 3735575 of via www.infomil.nl).

Samenwerking

Een voorwaarde om op dit beleidsterrein succesvol te zijn is samenwerking. Samenwerking tussen de vergunningverleners, handhavers en beleidsmedewerkers van zowel afdelingen milieu als verkeer is essentieel. Stimuleren van bijvoorbeeld fietsverkeer naar inrichtingen kan immers alleen succesvol zijn als er ook goede fietsvoorzieningen naar de inrichting toe zijn.

1.3 Vervoermanagement bij bedrijven

Vervoermanagement bij bedrijven richt zich op het woon-werkverkeer, het zakelijk personenverkeer, het bezoekersverkeer en het aan de inrichting gerelateerde goederenvervoer.

Bij de (te maken) afspraken tussen overheden en bedrijven snijdt het mes aan twee kanten; enerzijds zullen de afspraken leiden tot minder negatieve effecten van het autogebruik, anderzijds zal de bereikbaarheid van de bedrijven toenemen.

* Zie Handreiking *Wegen naar preventie bij bedrijven*, Infomil, december 2005

** Zie Stapenplannen

Vergunningplichtige bedrijven en amvb-bedrijven van het Werkboek *Wegen naar preventie bij bedrijven*. www.infomil.nl/>duurzameontwikkeling > vervoermanagement



Vervoermanagement sluit nauw aan bij de initiatieven vanuit de energiebesparingssector (MJA's) en de mogelijkheden die de Wet milieubeheer biedt. Dit informatieblad geeft meer duidelijkheid hierover door, binnen het aangegeven wettelijk kader en de te hanteren ondergrenzen, een overzicht te geven van algemene (erkende) maatregelen voor personen- en goederenvervoer. Toepassing van vervoermanagement door inrichtingen heeft verschillende positieve effecten op het milieu:

- Het levert energiebesparing op;
- Het draagt bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit door de reductie van de uitstoot van NO_x en PM¹⁰ (fijn stof) en (broeikas)gassen;
- Het draagt bij aan vermindering van de CO² uitstoot;
- Het kan bijdragen aan een vermindering van geluidbelasting door verkeer.

En:

- Verbeterd de bereikbaarheid van de inrichtingen;
- Vermindert ruimtegebruik doordat minder parkeer ruimte nodig is.

Maatregelen die een positief effect hebben op het milieu kunnen daarnaast positief uitwerken op de bereikbaarheid. Zo leidt het telewerken, waarbij de werknemer gedurende een aantal dagen per week thuis blijft werken, tot minder verkeersbewegingen en dus minder uitstoot van schadelijke stoffen en geluid en een betere bereikbaarheid. Hetzelfde geldt ook voor de inzet van gratis busvervoer tijdens grootschalige onderhoudswerkzaamheden. Werkgevers betalen hieraan mee om meer werknemers uit de auto en in de bus te krijgen. Minder auto's op de weg geeft immers minder files en minder uitstoot van luchtvervuilende stoffen en geluidsoverlast.

Deze positieve effecten zijn interessant voor zowel het bevoegd gezag als het bedrijfsleven. Naast bovengenoemde milieuvoordelen zijn er ook economische voordelen en zullen de maatregelen een positief effect hebben op het imago van een organisatie. Het benoemen van deze voordelen draagt bij aan de succesvolle implementatie en naleving van de door het bevoegd gezag en bedrijven overeengekomen maatregelen.

De rol van de gemeente hierbij is groot. Zij vervult de rol van vergunningverlener en handhaver in de afspraken die de gemeente met de inrichtinghouders maakt. Daarnaast stimuleert zij werkgevers om de mogelijkheden te scheppen om aan de wensen van de gemeente tegemoet te komen. De beleidsmedewerkers verkeer en vervoer kunnen zich immers inzetten om fiets-, openbaar vervoer- en parkeervoorzieningen voor deze inrichtingen te realiseren. Samenwerking tussen de sectoren binnen de gemeente is daarbij van groot belang. Dit gaat vaak verder dan vervoermanagement en richt zich op het brede terrein van mobiliteitsmanagement (www.kpvv.nl/mobiliteitsmanagement).

Naast samenwerken is ook afstemmen tussen beleidssectoren een vereiste. Het werkt niet stimulerend als de ene sector met plannen komt die de effectiviteit van de plannen van de andere sector verminderen.

Als de gemeente zelf een vervoerplan voor haar eigen ambtenaren opstelt en uitvoert is dit een voorbeeldfunctie die eveneens kan bijdragen aan succesvol beleid bij bedrijven. De gemeente laat niet alleen zien dat het haar ernst is, maar doet tevens zelf ervaring op met de uitdagingen, waar ook de bedrijven en instellingen mee te maken hebben.

1.4 Voor wie is dit informatieblad bedoeld?

Wm-bevoegd gezag

Dit informatieblad is primair bedoeld voor het gemeentelijk en provinciaal Wm-bevoegd gezag (vergunningverleners en handhavers). Daarnaast kunnen ook de medewerkers van de afdelingen Verkeer en Vervoer, Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken geïnformeerd worden over de mogelijkheden die de Wm biedt om de gevolgen voor het milieu van verkeer en vervoer te beperken.

Centraal in dit informatieblad staat het overzicht van de algemene maatregelen voor verkeer en vervoer die bedrijven kunnen treffen en die als Best Beschikbare Technieken (BBT) worden ervaren. Het zijn maatregelen voor woon-werkverkeer, zakelijk verkeer, bezoekersverkeer en goederenvervoer.

Er wordt een verdeling gemaakt in:

- maatregelen die betrekking hebben op vermindering van het aantal verplaatsingen:
 - meer gebruik maken van fiets en/of openbaar vervoer;
 - een efficiënter gebruik van auto's en vrachtwagens;
 - minder autokilometers;
- meer aandacht voor het parkeren en organisatie en;
- het gebruik van schonere auto's en vrachtwagens.

Met behulp van het overzicht kan een vergunningverlener, samen met de betreffende werkgever of organisatie, vaststellen welke maatregelen in een bepaalde bedrijfssituatie zullen worden toegepast. Een hulpmiddel hierbij is de checklist in bijlage C.

Werkgevers

Dit informatieblad informeert ook werkgevers over de kansen die er liggen door vervoermanagement in te voeren. Verder informeert het wat hen via de Wm verplicht kan worden gesteld en welke maatregelen daarvoor in aanmerking kunnen komen.

Wanneer van een werkgever een Plan van aanpak vervoermanagement** wordt verlangd kan de checklist Maatregelen personenvervoermanagement (zie bijlage E) hulp bieden. Deze checklist is voor zowel de werkgever als bevoegd gezag een prima middel om op een eenvoudige wijze inzichtelijk te maken welke maatregelen voor de werkgever interessant zijn en welke wellicht al zijn getroffen.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 bevat de algemene inleiding op de (beleids)ontwikkelingen die geleid hebben tot extra aandacht voor vervoermanagement bij bedrijven en instellingen.

In *hoofdstuk 2* worden de mogelijkheden van de Wet milieu-beheer om bedrijven te verplichten tot het treffen van vervoersmaatregelen nader uitgediept. Er is al informatie voorhanden over de procesmatige aanpak van het onderwerp vervoermanagement bij het traject van vergunningverlening en handhaving. Er is voor gekozen om deze informatie niet nogmaals op te nemen in dit informatieblad, maar te verwijzen naar de *Handreiking Wegen naar preventie bij bedrijven** en het bijbehorende *Werkboek Wegen naar preventie bij bedrijven***. Het stappenplan aan het eind van *hoofdstuk 2* kan beschouwd worden als samenvatting van de aanpak van vervoermanagement bij bedrijven. In *hoofdstuk 3 en 4* worden de meest gangbare, algemene maatregelen uitgewerkt. Bij een aantal maatregelen zijn ook praktijkvoorbeelden opgenomen. *Hoofdstuk 3* gaat in op de mogelijke maatregelen specifiek voor personenvervoer. *Hoofdstuk 4* bespreekt de mogelijke maatregelen voor het goederenvervoer.

In de bijlagen is ondersteunende informatie in de vorm van hulpmiddelen, informatiebronnen en begrippen te vinden. In de tekst in het centrale deel staan verwijzingen naar de betreffende paragrafen.

In *bijlage A* vindt u de aanpak en toelichting voor vergunningplichtige bedrijven.

In *bijlage B* vindt u de aanpak en toelichting voor 8.40-mvb bedrijven.

Bijlage C bevat de maatregelen Personenvervoer uit hoofdstuk 3.

Bijlage D bevat de maatregelen Goederenvervoer uit hoofdstuk 4.

In *bijlage E* vindt u alle maatregelen uit dit informatieblad in de vorm van een checklist. Daarmee kan worden aangegeven welke maatregelen voor de werkgever van toepassing zijn, welke al zijn toegepast en welke wel of niet interessant zijn om in te voeren.

Bijlage F betreft een vragenlijst waarmee het potentieel voor vervoermanagement bij een bedrijf of instelling kan worden bepaald.

Bijlage G bevat de belangrijkste criteria voor (het beoordelen van) een vervoerplan.

Bijlage H betreft de geraadpleegde informatiebronnen.

Dit informatieblad is samengesteld door InfoMil. Het blad is becommentarieerd door het Ministerie van VROM (DGM), het Ministerie van V&W (DGTL en DGP), VM2, KPVV, TLN, EVO, AVV, Fietsersbond, IPO, VNG, Ecorys-AVM en vertegenwoordigers van gemeenten en provincies. De inhoud van het blad is geautoriseerd door de Ministeries van VROM en V&W.

2 Regelgeving: vervoermanagement als onderdeel van de Verruimde Reikwijdte van de Wet milieubeheer

2.1 Inleiding

Sinds 1993 kent de Wet milieubeheer (Wm) regels over de 'verruimde reikwijdte'. Hiertoe behoren de onderwerpen vervoermanagement, energiebesparing, afvalpreventie, afvalscheiding en waterbesparing. Overheden zijn op grond van de Wm verplicht deze onderwerpen te betrekken bij de vergunningverlening en handhaving bij bedrijven en instellingen. In dit informatieblad komt alleen vervoermanagement aan bod.

Overigens kan de term 'verruimde reikwijdte' onterecht suggereren dat het om een extra onderwerp uit de Wet milieubeheer gaat. Daarom wordt sinds de verschijning van de *Handreiking Wegen naar preventie bij bedrijven* gesproken over 'preventie bij bedrijven' in plaats van 'verruimde reikwijdte Wm'.

Vervoermanagement is dus een preventieve aanpak om milieudoelstellingen te kunnen halen. Hierbij speelt maatwerk een belangrijke rol. Het Wm-bevoegd gezag zal per situatie moeten bekijken of preventie relevant is. Het accent moet liggen op de eigen verantwoordelijkheid van de werkgever, maar wanneer een werkgever die verantwoordelijkheid niet neemt, kan het Wm-bevoegd gezag preventie afdwingen. Redelijkheid vormt hierbij het uitgangspunt. Het bevoegd gezag zal altijd zorgvuldig moeten afwegen welke preventie-inspanningen redelijkerwijs van de werkgever kunnen worden verlangd.

2.2 Waarom vervoermanagement als preventieaspect?

Bedrijven en organisaties brengen vervoerbewegingen met zich mee. Deze vervoerbewegingen kunnen gepaard gaan met een aantal aspecten, waaronder:

- verslechterde bereikbaarheid;
- verminderde verkeersveiligheid;
- geluidhinder;
- energieverbruik met gevolgen voor het milieu door uitstoot van diverse (broeikas)gassen en andere schadelijke stoffen;
- ruimtebeslag.

De Wm-vergunning is een instrument om deze gevolgen tot op zekere hoogte te reguleren. Voor de aanpak van verminderde (verkeers)veiligheid is de Wm-vergunning overigens niet het juiste instrument. Dit geldt eveneens voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (eisen aan voertuigen en voorschrijven van bepaalde routes). De overige aspecten kunnen veelal wél (indirect) via de Wm worden beïnvloed. Voorschriften op grond van de Wm richten zich steeds op de aspecten zoals die nog toe te schrijven zijn aan de inrichting en betreffen dus de lokale situatie. De effecten van

deze voorschriften kunnen echter ook buiten de inrichting merkbaar zijn en ingrijpen op andere verkeers- en vervoermaatregelen.

2.3 Wanneer is vervoermanagement bij bedrijven relevant?

Vervoermanagement onderscheidt vier categorieën van vervoerbewegingen en/of doelgroepen:

1. Woon-werkverkeer;
2. Bezoekersverkeer;
3. Zakelijk verkeer (waaronder dienstverkeer);
4. Goederenvervoer.

Vervoermanagement is vooral van belang bij inrichtingen waar veel mensen werken, waar veel bezoekers komen en/of waar grote stromen goederen worden vervoerd. In de *Handreiking Wegen naar Preventie bij bedrijven* zijn de volgende ondergrenzen vermeld*:

- meer dan 100 werknemers en/of;
- meer dan 500 bezoekers per dag en/of;
- meer dan 2 miljoen transportkilometers per jaar
- voor verladers en uitbesteed vervoer en/of;
- meer dan 1 miljoen transportkilometers per jaar voor eigen vervoerders.

Boven deze grenzen kan het bevoegd gezag in alle gevallen het bedrijf of instelling vragen om een plan van aanpak voor het treffen van maatregelen. Als er al maatregelen zijn getroffen, kan het bevoegd gezag vragen om deze maatregelen aan te tonen. Om te bepalen in hoeverre vervoermanagement bij een werkgever interessant is, kunt u gebruik maken van de vragenlijst besparingspotentieel Vervoermanagement, bijlage F.

Maar welke maatregelen kunnen dan bijdragen aan een positief milieueffect? De VNG handleiding *De Wet milieubeheer en vervoermanagement* [1] noemt vier velden:

1. *Beperken van het verbruik van fossiele brandstoffen.* Elk rijdend voertuig verbruikt brandstof. Naarmate minder kilometers worden gereden, zuinigere motoren worden gebruikt, een zuiniger rijstijl wordt toegepast en meer personen en/of goederen per voertuig worden vervoerd, draagt dit bij aan een beperking van brandstof consumptie.
2. *Beperken uitstoot schadelijke stoffen.* Naarmate de gereden kilometers beter benut worden, zal de uitstoot relatief dalen. Ook de rijstijl en de keuze van brandstof is hier relevant; benzinemotoren zijn structureel schoner dan dieselmotoren. Daarnaast geldt dat nieuwe aandrijftechnologie en inzet van alternatieve brandstoffen kunnen leiden tot een verminderde uitstoot (onder andere gebruik van hybride techniek).

3. *Beperken van geluidhinder.* Auto's die door woonwijken rijden veroorzaken relatief meer geluidhinder dan auto's die via andere wegen rijden (in absolute termen – gerelateerd aan wegdek of bebouwingstype – is de productie gelijk). Er kan ook geluidhinder ontstaan op een parkeerterrein of op laad- en losplaatsen.
4. *Ruimtebeslag.* De mate waarin onnodig ruimte in beslag wordt genomen, bijvoorbeeld door een extensief gebruik van de kavel of door overmatig geparkeerde auto's.

Uit deze vier velden volgen een aantal indicatoren. De indicatoren kunnen direct toegepast worden bij de beoordeling van de maatregelen:

- Invloed op aantal verreden autokilometers;
- Invloed op de uitstoot per kilometer (gebruikte brandstof/motor en rijstijl);
- Invloed op de geluidsproductie (voor directe omgeving);
- Invloed op ruimtebeslag (geen directe indicator).

De eerste twee indicatoren hebben een directe relatie met luchtkwaliteit en klimaat. Ze zijn te beschouwen als centrale indicatoren van vervoerbewegingen en vervoermanagement.

In deze opzet is er vooral aandacht voor luchtkwaliteit en klimaat, geluidhinder en ruimtebeslag, maar minder voor bereikbaarheid of filevorming. Wel is het zo dat vooral de eerste (en indirect ook de tweede) indicator een directe relatie heeft met congestie en bereikbaarheidsproblemen.

2.4 Vergunningen en algemene regels

Artikel 1.1 lid 2 van de Wet milieubeheer biedt het wettelijk kader om voorschriften te verbinden aan de *milieuvergunning* met betrekking tot vervoersaspecten. Met de integratie van de IPPC-richtlijn 96/61/EG in de Wet milieubeheer, is dit in artikel 8.12b vervoer nog explicieter vastgelegd. De mogelijkheden om voorschriften op te nemen beperken zich tot die aspecten die nog zijn toe te schrijven aan de inrichting. De Wm biedt geen mogelijkheid om op bedrijfsterreinniveau eisen te stellen. Hiervoor bestaat een ander instrumentarium.

Voor de aanpak van dit onderwerp bij bedrijven die vergunningplichtig zijn, zie het Stappenplan vergunningplichtige bedrijven van het *Werkboek Wegen naar preventie bij bedrijven**.

In de huidige art. 8.40 AMvB's is geen specifiek voorschrift opgenomen over verkeer en vervoer. Er kan teruggevallen worden op het algemene zorgplichtbeginsel (voorschrift 1.8.1 of 1.9.1 in de meeste amvb's). Art. 5.1 lid b van de 8.40 AMvB's biedt de mogelijkheid een nadere eis op te leggen ten aanzien van vervoermanagement.

Voor de aanpak van dit onderwerp bij bedrijven die onder een art 8.40 AMvB vallen, zie het Stappenplan AMvB-bedrijven van *Werkboek Wegen naar preventie bij bedrijven**.

De algemene regels worden momenteel herzien. Dit informatieblad gaat uit van bestaande regelgeving en houdt geen rekening met de aankomende modernisering van de VROM-regelgeving. Een van de moderniseringsprojecten betreft de samenvoeging van de bestaande niet-agrarische 8.40-AMvB's tot één nieuwe activiteiten-AMvB: het Activiteitenbesluit. Naar verwachting zal het Activiteitenbesluit in 2008 in werking treden. Bij de inwerkingtreding van de nieuwe amvb zal het informatieblad waar nodig worden aangepast.

2.5 Gevolgen van jurisprudentie voor de praktijk

De Wm heeft beperkingen om vervoermanagement te reguleren. Jurisprudentie** laat zien dat van een werkgever in zijn algemeenheid gegevens over het woon-werkverkeer van de werknemers en het zakelijk verkeer kunnen worden verlangd. Om deze gegevens daadwerkelijk boven tafel te krijgen, kunnen daarvoor voorschriften in de vergunning worden opgenomen, mits voldoende is gemotiveerd waarom verschaffen van deze informatie nodig is en wat ermee gedaan wordt. De gevolgen van deze jurisprudentie luiden als volgt:

De voorschriften mogen alleen tot de werkgever zijn gericht. Dit kenmerk speelt een belangrijke rol bij de regulering van het woon-werkverkeer en het bezoekersverkeer. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om in de voorschriften vast te leggen met welk vervoermiddel het personeel van en naar de inrichting reist. De keuze van het vervoermiddel is aan het personeel zelf en niet aan de inrichtinghouder. Dit geldt ook voor bezoekers. Toch is het mogelijk van de werkgever te verlangen dat hij aandacht aan vervoermanagement besteedt. Zo kan de inrichtinghouder wel bij het personeel (zo mogelijk in overleg met het personeel) en bij de bezoekers het gebruik van de fiets en bestaand openbaar vervoer stimuleren. De werkgever kan worden gevraagd in een vervoerplan aan te geven hoe hij dit concreet stimuleert.

Bedrijven moeten zelf in staat zijn te voldoen aan de voorschriften. Voor voorschriften gericht op het goederenvervoer is dit vooral relevant wanneer de werkgever de vervoerstromen niet in eigen hand houdt, maar heeft uitbesteed aan een externe vervoerder.

Daarnaast moet het bevoegd gezag zich houden aan de vergunningaanvraag als zij voorschriften stelt. Het bevoegd gezag kan niet een milieuvriendelijker of veiliger alternatief transportmiddel voorschrijven dan in de vergunningaanvraag is opgenomen. Ook kan zij geen maatregelen eisen

* Werkboek *Wegen naar preventie bij bedrijven*. www.infomil.nl/ > duurzame ontwikkeling > vervoermanagement

** Zie R11-1 *Jurisprudentiebundel Verruimde reikwijdte Wet milieubeheer –Aanvulling 2003*, InfoMil 2003

om het te vervoeren product aan te passen, zodat het aantal vervoerbewegingen vermindert. U verlaat daarbij immers de grondslag van de aanvraag. De aanpak is in deze gevallen dus alleen gericht op stimulering.

Het bevoegd gezag kan overigens alleen voorschriften aan inrichtingen opleggen, als zij dit zelf in haar beleid heeft vastgelegd. Daarin moet duidelijk staan waar het bevoegd gezag vervoermanagement als instrument inzet en op welke manier.

De Wm is inrichtinggebonden. Dat betekent dat er alleen eisen kunnen worden gesteld aan de verkeersaantrekkende werking en de aan- en afvoerbewegingen voorzover deze aan de inrichting zijn toe te schrijven. Veelal betreft dit het beperken van geluid- en trillingshinder als gevolg van aan- en afvoer van goederen en als gevolg van laad- en losactiviteiten.

Samenvatting

We kunnen stellen dat een werkgever via de Wet milieubeheer alleen kan worden verplicht vervoermaatregelen te treffen die direct gerelateerd zijn aan de inrichting. Het bevoegd gezag kan de werkgever verplichten gegevens te overleggen die informatie geven over vervoerbewegingen. Het kan haar verplichten onderzoek naar vervoerbewegingen te doen of te eisen dat zij een vervoerplan opstelt. De keuze van maatregelen die de werkgever wil treffen ligt in eerste instantie bij de werkgever. Het bevoegd gezag beoordeelt ten slotte of de werkgever voldoende inspanning levert.

2.6 Stappenplan

Algemeen

Bij het onderwerp preventie blijft maatwerk noodzakelijk. Het Wm-bevoegd gezag zal per situatie moeten bekijken of preventie relevant is. Het accent moet liggen op de eigen verantwoordelijkheid van de inrichting, maar wanneer het die verantwoordelijkheid niet neemt, kan het Wm-bevoegd gezag preventie, in dit geval vervoermanagement, afdwingen. Redelijkheid vormt hierbij het uitgangspunt. Het bevoegd gezag zal altijd zorgvuldig moeten afwegen welke preventie-inspanningen redelijkerwijs van het bedrijf kunnen worden verlangd.

Bij inrichtingen waar de preventie-inspanningen nog achterwege blijven bij wat redelijkerwijs kan worden gevergd, kan het bevoegd gezag op grond van de Wm wijzen op de eigen verantwoordelijkheid. In de regel zal het bevoegd gezag daarbij stimulerend te werk gaan. Indien blijkt dat de inrichting niet ingaat op de stimulerende prikkels kan het bevoegd gezag reguleren. Reguleren houdt in dat het bevoegd gezag preventiemaatregelen afdwingt op basis van wettelijke bepalingen.

Bij inrichtingen die zelf al de verantwoordelijkheid nemen of bij (kleine) inrichtingen waar preventie minder relevant is, is het uiteraard niet nodig te reguleren. In decentraal preventiebeleid legt het bevoegd gezag vast of en zo ja, op welke manier zij deze stimulerende en regulerende instrumenten zal inzetten.

Opmerkingen:

- Het bevoegd gezag is gebonden aan de vergunningaanvraag;
- De voorschriften in de vergunning mogen alleen tot de eigenaar van de inrichting zijn gericht, of anders gezegd: de inrichtinghouder moet in staat zijn de voorschriften na te leven;
- De maatregelen die in een vergunning genoemd worden, worden mede bepaald door de meest recente, algemeen aanvaardbare milieutechnische inzichten;
- Het opleggen van nadere eisen bij 8.40 AMvB's mag geen verkapt vorm van vergunningverlening zijn door steeds verder in detail te willen treden, dus toepassing moet goed afgewogen gebeuren.

Stappenplannen Werkboek wegen naar preventie bij bedrijven

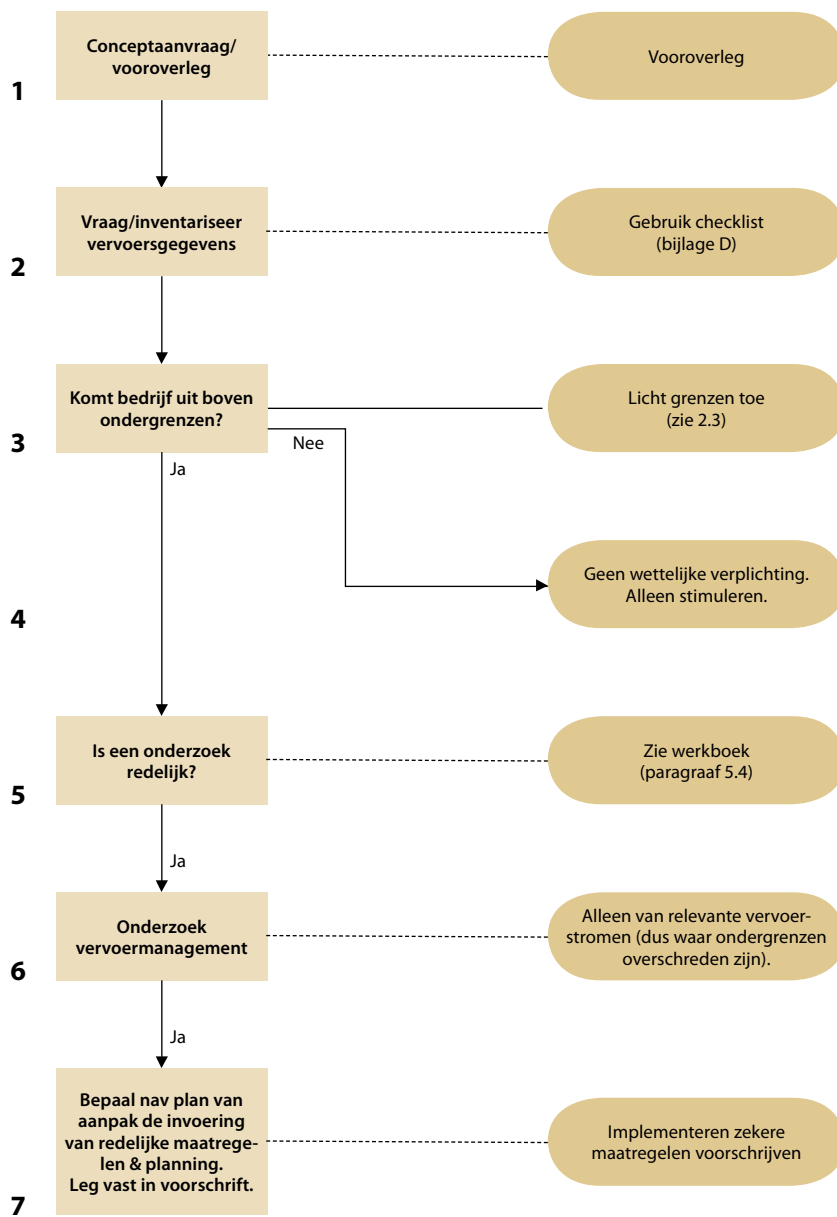
De stappenplannen in het werkboek gaan uit van een algemene integrale aanpak. Voor het preventieonderwerp vervoermanagement zijn niet alle stappen relevant. Ook zijn de stappenplannen in het werkboek vrij gedetailleerd. In de praktijk kan het voorkomen dat elkaar opvolgende stappen samenvallen en er uiteindelijk minder stappen nodig zijn om tot een goede aanpak van preventie te komen. Het staat het bevoegd gezag vrij te bepalen met welke frequentie de stappenplannen worden doorlopen. Dit is afhankelijk van de relevantie van preventie bij de bedrijven in het inrichtingenbestand en de natuurlijke momenten die zich voordoen om preventie aan de orde te stellen; zo zal bij grote bedrijven/verbruikers het stappenplan vaker worden doorlopen dan bij kleine bedrijven/verbruikers.

In dit informatieblad zijn twee voorbeeld stappenplannen opgenomen: voor vergunningplichtige bedrijven en voor AMvB-bedrijven. Een schematische weergave van deze stappenplannen, vindt u in bijlagen A en B.

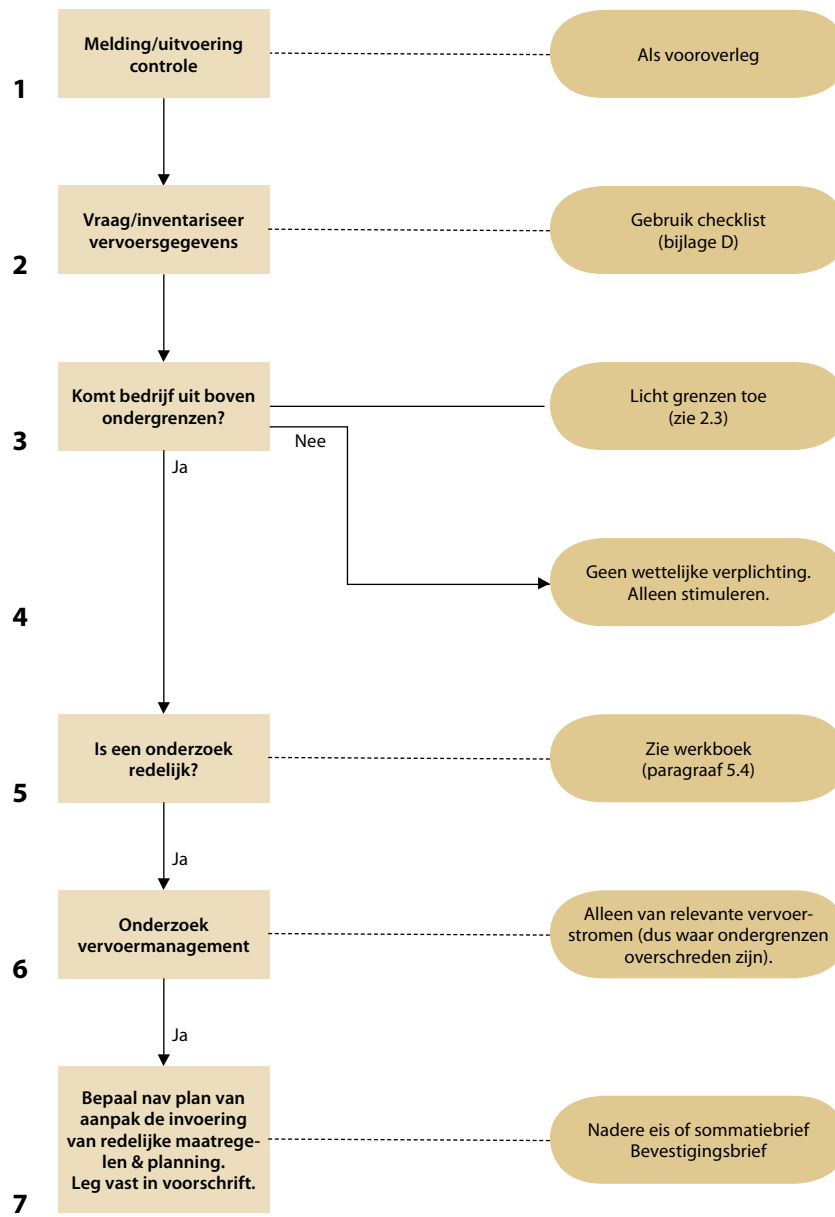
Afhankelijk van de situatie te plaatse zullen niet alle maatregelen even effectief zijn. Het is daarom aan te bevelen om eerst te bepalen wat de grootste problemen zijn en hierbij passende maatregelen kiezen.

Het is ook belangrijk om van tijd tot tijd de resultaten te meten en te evalueren en te bepalen of er nog andere maatregelen ingevoerd moeten worden. Vervoermanagement is een continue bezigheid.

Stroomschema aanpak vergunningplichtige inrichtingen



Stroomschema aanpak 8.40-AMvB bedrijven



2.7 Aanpak bij kantoren en kantoorverzamelgebouwen

Het toepassen van Vervoermanagement vraagt binnen een aantal sectoren speciale aandacht. Voor publiekstrekkers en ziekenhuizen worden de aanpak en de specifieke maatregelen in een apart (nog uit te geven) informatieblad beschreven.

De aanpak bij kantoren en kantoorverzamelgebouwen kent enkele bijzondere aandachtspunten en zal hier verder worden beschreven. De maatregelen voor kantoren en kantoorverzamelgebouwen zijn grotendeels in dit algemene informatieblad opgenomen.

Kantoren en kantorenparken/ kantoorverzamelgebouwen hebben dagelijks te maken grote stromen van in- en uitgaande werknemers. De stroom bezoekers en leveranciers is klein in verhouding tot de stroom werknemers. Het woonwerk verkeer is een dagelijks terugkerend patroon. De piekmomenten liggen voornamelijk in de ochtend en de avondspits. Omdat de belangrijkste stroom bestaat uit werknemers zijn zaken op het gebied van vervoersmanagement te regelen via de arbeidsvoorwaarden.

Bij kantoorverzamelgebouwen kan de vraag naar voren komen wie verantwoordelijk is voor het

treffen van preventiemaatregelen. Zie hiervoor hoofdstuk 'Bijzondere situaties' in de *Handreiking Wegen naar preventie bij bedrijven* en het *Werkboek Wegen naar preventie bij bedrijven*, over de aanpak bij bedrijfsverzamelgebouwen. Daarbij worden de volgende situaties beschreven:

- *Eén gebouw, meerdere bedrijven, één inrichting*
- *Eén gebouw, meerdere bedrijven, meerdere inrichtingen*

Als het gaat om vervoermanagement, kan de één inrichting benadering voordelen hebben. De bedrijven kunnen bijvoorbeeld afzonderlijk te klein zijn om iets efficiënts aan vervoermanagement op te zetten (afzonderlijk minder dan 100 werknemers, één van de ondergrenzen van vervoermanagement). Maar zelfs als de kantoren afzonderlijk wel boven die ondergrens uit komen (en er dus sprake kan zijn van besparingspotentieel), dan biedt het de bedrijven toch voordelen om gezamenlijk maatregelen op het gebied van vervoermanagement op te zetten. Als bijvoorbeeld ook op andere preventieonderwerpen wordt samengewerkt, ligt samenwerking bij het opzetten van vervoermanagement meer voor de hand.

3 Maatregelen gericht op personenvervoer

3.1 Inleiding

Zoals eerder vermeld onderscheidt vervoermanagement vier categorieën van vervoerbewegingen en/of doelgroepen:

1. Woon-werkverkeer;
2. Bezoekersverkeer;
3. Zakelijk verkeer (waaronder dienstverkeer);
4. Goederenvervoer.

Categorie 1, 2 en 3 gaan over personenvervoer. Categorie 4 is helemaal gericht op vervoer van goederen. In dit hoofdstuk komt het personenvervoer aan bod. Het goederenvervoer komt in hoofdstuk 4 aan de orde.

In dit hoofdstuk ordenen we de maatregelen aan de hand van milieu - en/of bereikbaarheidseffecten. We kijken hiervoor steeds naar het motief, waarvoor men de reis onderneemt, te weten: *woon-werk*, *bezoekers- of zakelijk verkeer*.

Naast een onderverdeling van de maatregelen per motief komt ook de samenhang tussen de verschillende motieven aan de orde. Stimuleren van de fiets in het woon-werkverkeer heeft ook effect op het gebruik van de auto in het zakelijk verkeer. Door maatregelen juist te combineren kan synergie ontstaan, waardoor de effecten op het milieu en de kostenbesparingen groter zijn.

De praktijkbladen met maatregelen van bijlage C vormen de basis voor dit hoofdstuk. In deze bijlage is een groot aantal maatregelen uitgewerkt. Naast de beschrijving van de maatregel vindt u ook informatie over de toepasbaarheid, de milieueffecten, de kosten en baten, de handhaafbaarheid en overige aanvullende informatie. Voor een aantal maatregelen zijn voorbeelden opgenomen uit de praktijk (zie kaders).

Voorwaarden voor het opnemen van een maatregel praktijkblad in dit informatieblad zijn de uitgangspunten van de Wet milieubeheer, zoals het inrichting gebonden zijn.

De in de lijst opgenomen maatregelen voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. Het is aannemelijk te maken dat ze een positief effect hebben op het terugdringen van de milieubelasting van inrichting gebonden personenvervoer;
2. Het is aannemelijk te maken dat ze niet negatief uitwerken op de bedrijfsvoering van een inrichting (dit zal per geval verschillen, daarom is het ook een keuzelijst);
3. Ze zijn eenduidig te omschrijven en de bewijslast voor inrichtingen is minimaal.

De maatregelen in bijlage C zijn niet uitputtend. In de loop van de tijd kan de lijst aangevuld worden met nieuwe, algemene erkende maatregelen, aangedragen vanuit de praktijk. Een inrichting kan vervangende maatregelen voorstellen en in

overleg met het bevoegd gezag bepalen of deze maatregel een soortgelijk inspanningsniveau en milieueffect kent.

3.2 Maatregelen gericht op minder verplaatsingen in het algemeen

In 2003 reisden op een doordeweekse dag gemiddeld 5 miljoen mensen van en naar het werk. Hiervan reisde 50% alleen in de auto, en 10% reisde samen (carpools), 25% kwam per fiets en 10% met het OV. Het aantal wandelaars en bromsnorfiets gebruikers bedraagt 6%.

Verplaatsingen en reizen zijn het gevolg van de behoefte van de mens om bepaalde activiteiten te verrichten. Indien de mens deze behoefte aan activiteiten, zoals werken en recreëren, ook zou kunnen bevredigen zonder te hoeven reizen, dan zou daarmee zowel de mens als het milieu en de bereikbaarheid gediend zijn. Het spreekwoord "voorkomen is beter dan genezen" geeft dit ook goed weer. De vraag is: "Zijn er maatregelen denkbaar die, in het woon-werk, het zakelijk of bezoekersverkeer, de noodzaak om te reizen om de gewenste activiteiten te kunnen verrichten, kunnen verminderen?"

Woon-werkverkeer

Maatregelen die tot deze groep behoren zijn maatregelen die het reizen voorkomen, verminderen, of de afstand verkorten:

- telewerken – thuiswerken bespaart een aantal reisdagen;
- 4 dagen van 9 uur werken in plaats van 4,5 dagen van 8 uur bespaart een dag reizen per week;
- aannemen van medewerkers die in de naaste omgeving wonen;
- stimuleren van medewerkers om dichterbij het werk gaan wonen;
- bij de locatiekeuze wanneer een inrichting verhuist, rekening houden met mobiliteitseffecten.

Zie bijlage C, Maatregelen: A1, A2, F3, F4, F5

Zakelijk verkeer

Maatregelen die tot deze groep behoren zijn maatregelen die het reizen onnodig maken, verminderen, of de afstand verkorten:

- gebruik maken van ICT-faciliteiten voor videoconferentie en telefonisch vergaderen;
- vergaderlocatie kiezen daar waarvoor zo min mogelijk deelnemers hoeven te reizen en de overigen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer;
- bij inhuur van adviseurs en/of bij aanbesteding, de reisafstanden mee laten wegen in de besluitvorming.

Zie bijlage C, Maatregelen: A3

Bezoekersverkeer

Maatregelen die tot deze groep behoren zijn maatregelen die het reizen onnodig maken, verminderen, of de afstand verkorten:

- gebruik maken van ICT faciliteiten, waardoor men voor het verkrijgen en aanleveren van informatie niet meer hoeft te reizen (burgerzaken);
- decentralisatie van activiteiten naar locaties die dichterbij de klanten zijn gelegen (poliklinieken);
- optimaliseren van afspraken in de planning waardoor minder bezoeken nodig zijn voor eenzelfde resultaat;
- communiceren met de bezoekers wanneer openingstijden of bezoekadressen zijn gewijzigd om niet-noodzakelijke (auto) verplaatsingen te voorkomen.

3.3 Stimuleren alternatieven: de fiets en lopen

Fietsen is populair. In 2005 hebben de Nederlanders in totaal 13,5 miljard kilometers afgelegd. Het aantal fietsen nadert 20 miljoen. Ook in het woon-werkverkeer neemt het fietsen weer toe. In 2003 kwamen gemiddeld 1,3 miljoen mensen op hun fiets naar het werk. Zij legden een gemiddelde woon-werkafstand af van 4 km.

Woon-werkverkeer

Hoewel het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer weer langzaam toeneemt, valt er meer te bereiken. Werkgevers kunnen het fietsen steviger ondersteunen. Ook de fiscus draagt hieraan bij. Zo is de bijtelling voor de fiets van de zaak vanaf 1-1-2007 komen te vervallen. Ook op andere terreinen zal de fiscus Vervoermanagement gaan ondersteunen. De volgende maatregelen kunnen het fietsen naar het werk verder stimuleren:

- Stel een werknemersregeling op waarbij werknemers voordelig een fiets-van-de-zaak kunnen aanschaffen. Hierdoor beschikken zij over een goede fiets, waardoor het gebruik in het woon-werkverkeer en wellicht ook in het dagelijks gebruik zal toenemen;
- Zorg voor goede voorzieningen voor de fiets en de fietser, zoals een goede (beveiligde) stalling, douches en kleedruimten, fietspomp en reparatiemogelijkheden;
- Stel een regeling in, waardoor ook het gebruik van de fiets als aanvulling op het OV aantrekkelijk is;
- Stel een fietsvriendelijke reiskostenregeling op.

Zie bijlage C, Maatregelen: B1, B2, B3, B6

Zakelijk verkeer

Verplaatsingen tot een afstand van 7,5 km kunnen heel goed per fiets plaatsvinden. Vooral in een stedelijke omgeving vormt de fiets een goed alternatief. Hier is immers de parkeerruimte duur of moeilijk te vinden en neemt het gebruik van OV veel tijd in beslag. De volgende stimulerende maatregelen zijn mogelijk:

- Stel pool-/leenfietsen beschikbaar die alle

- medewerkers desgewenst kunnen reserveren;
- Voer een regeling in die het gebruik van de OV-fiets in het zakelijk verkeer mogelijk maakt;
- Voer een vergoedingsregeling in waarbij medewerkers hun fiets in de bewaakte fietsenstalling bij stations kunnen plaatsen, als zij zakelijke ritten maken;
- Voer een vergoedingsregeling in waarbij medewerkers hun zakelijke fietskilometers kunnen declareren (19 cent per km in augustus '06);
- Zorg voor alternatieven binnen een inrichting om te kunnen communiceren, anders dan elkaar bezoeken. Denk aan videoconferencing;
- Communiqueer de maatregelen en alternatieven duidelijk naar de medewerkers.

Zie bijlage C, Maatregelen: B4, B5.

Bezoekersverkeer

Als meer bezoekers per fiets naar de locatie komen bespaart dat ruimte die anders nodig zou zijn voor parkeerplaatsen. Zowel de inrichting als het milieu profiteren hiervan. Om meer bezoekers per fiets naar de inrichting te laten komen kunnen de volgende maatregelen helpen:

1. Plaats een goede (bewaakte) fietsenstalling voor bezoekers, dicht bij de ingang met tevens een goede bewegwijzering naar de stalling;
2. Communiqueer op briefpapier en de website hoe men de inrichting kan bereiken per fiets (in combinatie met het OV) aangevuld met een fietsroute kaartje;
3. Maak afspraken met de stationsstalling om gratis fietsen aan "vaste" bezoekers van de inrichting mee te geven.

Zie bijlage C, Maatregelen: B3

3.4 Stimuleren alternatieven: openbaar - en collectief vervoer

Nederlanders reisden in 2005 circa 20 miljard kilometer met het openbaar vervoer. Dit is ruim 10,5% van het totale aantal reizigerskilometers, te weten 194 miljard. Jaarlijks neemt de mobiliteit nog toe, al groeit zij minder hard dan voorgaande jaren. Driekwart van deze kilometers reizen we per auto. Ruim eenderde van de autokilometers reizen Nederlanders als passagier mee in de auto.



Jonathan Dease

Woon-werkverkeer

Dagelijks reizen ruim 500.000 Nederlanders met het openbaar vervoer om naar het werk te gaan. Dit is een aandeel van 10% van het totale aantal reizigers in het woon-werkverkeer. Van de OV-reizigers maakt 52% gebruik van de trein. De volgende maatregelen verhogen het aandeel OV-gebruik in het woon-werkverkeer:

- Aanbieden van een OV-abonnement of deze vergoeden;
- Vergoedt gebruik van een fiets in het voor- en natransport van het OV;
- Organiseer het eigen vervoer als de inrichting slecht met het OV te bereiken is. Een voorbeeld hiervan is een *vanpool*; er wordt een kleine personenbus ingezet. Dit kan ook in samenwerking met andere bedrijven. Een voorbeeld hiervan is de Westpoortbus in het westelijk haven gebied Amsterdam;
- Neem een afgesproken aantal abonnementen van een OV-aanbieder af, waardoor de aanbieder een nieuwe OV-lijn naar de inrichting kan instellen;
- Communiceer actief naar de medewerkers over de alternatieven en mogelijkheden.

Zie bijlage C, Maatregelen: B2, C1, C2, C3, C4, C5

Zakelijk verkeer

De meeste zakelijke verplaatsingen vinden met de auto plaats (80%). Hoe kunnen we het gebruik van het openbaar vervoer hierin te stimuleren?

De volgende maatregelen zijn mogelijk:

- Stel een mobiliteitskaart (Mobility Mixx of NS Business Card) beschikbaar, waarmee de zakenreiziger, afhankelijk van de soort kaart, over zowel de trein, de taxi, de OV-fiets als een huurauto kan beschikken en afrekenen;
- Stel OV-reisbewijzen van te voren beschikbaar, waardoor de reiziger de kosten niet hoeft voor te schieten;
- Voer een actief beleid om het gebruik van de (eigen) auto voor dienstreizen te verminderen;
- Stel een mobiliteitsbudget beschikbaar, waarbij de medewerker zelf zijn mobiliteit voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer kan invullen (voorzieningen telewerken kunnen hier ook deel van uit maken);
- Laat de zakelijke autorijder ook de kosten voor het OV bij de werkgever declareren, zodat hij niet voor iedere reis automatisch zijn auto moet gebruiken;
- Stel een terughoudend beleid op om een zakenauto beschikbaar te stellen. Zakenauto-bezitters gebruiken de auto zowel voor woon-werkverkeer als zakelijk verkeer.

Zie bijlage C, Maatregelen: C1, C4, G4

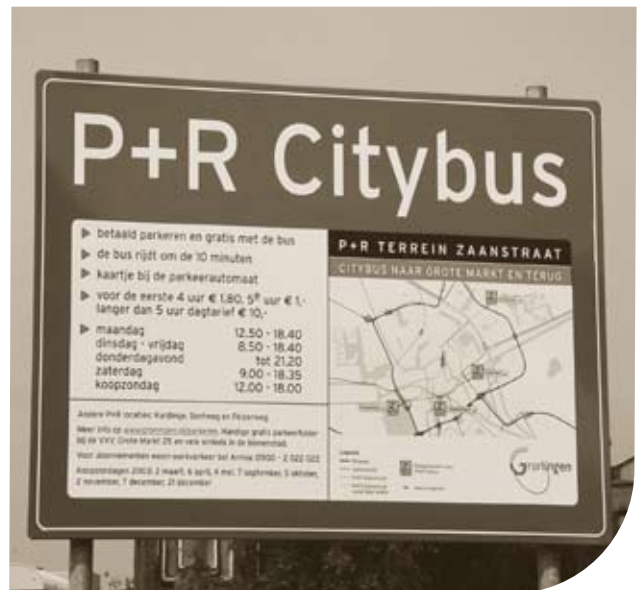
Bezoekersverkeer

Bezoekers van een inrichting laten zich bij de keuze van het vervoermiddel vooral leiden door de vragen: hoe is de locatie bereikbaar, zijn er alternatieven voor de auto en kan ik (gratis) parkeren? Hoe kunnen we bezoekers de beste vervoerkeuze

laten maken? De volgende maatregelen zijn mogelijk:

- Communiceer goed op welke wijze bezoekers de inrichting per OV (eventueel in combinatie met de fiets) kunnen bereiken en wat de parkeer(on)mogelijkheden zijn. Deze informatie kan de inrichting bijvoorbeeld standaard op het briefpapier of de website plaatsen;
- Stel aanvullend pendelvervoer van en naar een OV-Knooppunt beschikbaar;
- Stel een strikt parkeerbeleid in.

Zie bijlage C, Maatregelen: C2, C5, G2



3.5 Milieumaatregelen gericht op een schoner en zuiniger wagenpark en schoner en zuiniger rijgedrag

Het is zeer effectief maatregelen te nemen gericht op een schoner wagenpark. Doordat de Europese emissienormen (euro normen) verder zijn aangescherpt, zijn Europese auto's de afgelopen jaren steeds schoner geworden. Met de scherpe normen voor luchtkwaliteit, is de aandacht voor en inzet op zowel bronbeleid als maatregelen toegenomen. Een voorbeeld is het standaard uitrusten van de meest moderne dieselauto's met een roetfilter. Ook het achteraf inbouwen van roetfilters wordt door het Ministerie van VROM gestimuleerd om emissies te reduceren. Maar een schone auto is niet per definitie zuinig en vice versa. Daarom is het van belang bij aanschaf van een auto te letten op het energielabel. Dit geeft een vergelijking van het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van een auto, met andere auto's van gelijke grootte. Aanschaf van nieuwe auto's in de hoogste zuinigheidscategorieën wordt fiscaal gestimuleerd. Afgezien van het type auto dat wordt gebruikt, kan het gedrag van de bestuurder een belangrijke bijdrage leveren aan de vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen. Het programma "Het Nieuwe Rijden (HNR)" ondersteunt hierbij.



Woon-werkverkeer

Wanneer de auto's in eigendom zijn van de werknemer is de invloed van de inrichting op de kwaliteit daarvan nihil. Wel kan de inrichting de rijstijl volgens Het Nieuwe Rijden bij deze werknemers promoten en een training aanbieden. Deze training richt zich op aankoop-, schakel-, rij- en onderhoudsgedrag. Bij de werknemers met een auto van de zaak is meer mogelijk. Hierop heeft de inrichting wel degelijk invloed bij het aanschaf beleid van deze auto's. Dat geldt ook voor hun rijgedrag.

De volgende maatregelen zijn te overwegen:

- Bied een cursus HNR aan voor alle werknemers met een rijbewijs.
- Sta alleen dieselauto's met roetfilter in het wagenpark toe.
- Sta alleen auto's in de A en B zuinigheids-categorieën toe.
- Voer parkeerbeleid en bevorder het gebruik van schone en zuinige auto's door een gratis parkeerplek aan te bieden voor auto's die vallen in zuinigheids-categorieën A en B.

Zie bijlage C, Maatregelen: D1, D2

Zakelijk verkeer

Bij het zakelijk verkeer waarbij men gebruik maakt van een auto van de zaak heeft de inrichting ook invloed bij het aanschafbeleid van deze auto's en op het rijgedrag van de medewerker. De volgende maatregelen zijn te overwegen:

- Biedt een cursus HNR voor de zakelijke rijders aan (betreft aankoop-, schakel-, rij- en onderhoudsgedrag);
- Sta alleen dieselauto's met roetfilter in het wagenpark toe;
- Sta alleen auto's in de A en B zuinigheids-categorieën toe;
- Schaf pool-auto's aan die vallen in zuinigheids-categorieën A en B.

Zie bijlage C, Maatregelen: D1, D2

3.6 Stimuleren alternatieven: carpool en vanpool

Steeds minder Nederlanders reizen samen naar het werk. In 2003 waren dit een kleine 500.000 werknemers, terwijl het er in 1995 bijna 700.000 waren. Naast redenen van arbeid en sociale aard, zoals flexibele werktijden en toename van zorgtaken doordat beide partners werkzaam zijn, is het de afgelopen jaren ook te weinig door de overheid gestimuleerd.

Woon-werkverkeer

Inrichtingen spelen een belangrijke rol bij het stimuleren van het carpoolen en vanpoolen. Vanpoolen is gezamenlijk reizen in een 6-8 persoonsvoertuig. Maatregelen die werkgevers kunnen treffen zijn:

- Stel gereserveerde carpoolparkeerplaatsen beschikbaar die dicht bij de ingang liggen, waardoor carpoolers sneller een parkeerplaats hebben gevonden;
- Stel een car- en vanpoolregeling op waarin in afspraken staan over reisvergoedingen en overige voorwaarden;
- Organiseer een systeem waarbij reizigers elkaar kunnen vinden. Dat kan in eigen beheer of via een externe organisatie. Voorbeeld van een externe organisatie is het Verkeerscoördinatie centrum (VCC);
- Geef een "thuisomgarantie" voor de deelnemers van de andere vervoerwijzen fiets, OV, carpool en vanpool;
- Werk aan een bedrijfscultuur, waarin carpoolen een vanzelfsprekendheid is;
- Communiceer over de voordelen en mogelijkheden van carpool en vanpool.

Zie bijlage C, Maatregelen: E1, E2, E2 vervolg

Zakelijk verkeer

Ook bij de zakelijke verplaatsingen is het goed mogelijk om samen te rijden. Stimulerende maatregelen zijn:



- Een regeling opstellen waarbij men gebruik mag maken van de auto als men samen reist;
- Het opzetten van een informatiesysteem op het intranet om een samenreispartner te vinden;
- Het verstrekken van informatie over carpool-terreinen, waar men bij elkaar in de auto kan overstappen.

Zie bijlage C, Maatregelen: E2, E3

Bezoekersverkeer

Ook bezoekers van een inrichting kunnen samen reizen. De volgende maatregelen zijn mogelijk:

- De organisator van een evenement kan aan bezoekers de service bieden om een carpool-match te maken. Om dit te stimuleren kan men voordelen in het vooruitzicht stellen, zoals een lagere entree en een gereserveerde parkeerplaats;
- Communicatie over de bereikbaarheid en de mogelijke alternatieven per OV en door samen te rijden.

Zie bijlage C, Maatregelen: C5

3.7 Maatregelen gericht op minder autokilometers door aanpassen van de organisatie en het parkeren

Als men zich toch wenst te verplaatsen, is het wenselijk dat men bij voorkeur kiest voor de alternatieven voor de auto. Alternatieven voor de auto stimuleren, zoals de fiets, het openbaar vervoer en het collectief vervoer vindt in de voorgaande delen 3.3, 3.4 en 3.6 plaats. Dit deel richt zich op de organisatie van het verkeer en vervoer en het in te zetten parkeerbeleid.

Woon-werkverkeer

Maatregelen in deze groep, zijn te nemen via de arbeidsvoorwaarden. Het zijn maatregelen, die het gebruik van de alternatieven stimuleren en het gebruik van de auto ontmoedigen. De volgende maatregelen zijn mogelijk:

- Stel een regeling woon-werkverkeer op, die enerzijds het gebruik van de alternatieven voor de auto ondersteunt door financiële vergoedingen of door het beschikbaar stellen van het vervoer en anderzijds het gebruik van de auto ontmoedigt door beperkt of geen vergoeding voor het woon-werkverkeer met de auto verstrekt;
- Stel een persoon binnen de organisatie aan als vervoercoördinator of -manager voor de besluitvorming, coördinatie en informatieverstrekking;

- Stel een integraal vervoerplan op, waarin de samenhang van het beleid, de vervoersregeling en de maatregelen is vastgelegd en uitgewerkt in een actieplan;
- Formuleer een parkeerbeleid dat het duurzame autogebruik ondersteunt. Geef daarbij prioriteit aan doelgroepen, waarvoor de auto een noodzaak is. Vooral het autogebruik op de korte afstand in het woon-werkverkeer (< 7.5 km) kan door het parkeerbeleid ontmoedigd worden. Betaald parkeren en toegangsbeleid zijn hiervoor de ingrediënten;
- Formuleer uitgangspunten voor het te voeren parkeerbeleid (bijvoorbeeld het vaststellen van het aantal parkeerplaatsen per 10 werknemers).

Zie bijlage C, Maatregelen: F1, G1, G2, G3

Zakelijk verkeer

Maatregelen in deze groep zijn te nemen via de arbeidsvoorwaarden. Het zijn maatregelen die het gebruik van de alternatieven voor de auto stimuleren en het gebruik van de auto voor de zakelijke reizen ontmoedigen. De volgende maatregelen zijn mogelijk:

- Stel een regeling op voor zakelijk verkeer die terughoudend is met beschikbaar stellen van een auto van de zaak. Deze regeling maakt het mogelijk om naast de zakenauto, zonder extra kosten voor de gebruiker, ook van het OV gebruik te kunnen maken;
- Stel een aantal poolauto's beschikbaar voor collectief zakelijk gebruik, zodat werknemers minder gebruik maken van de eigen auto voor zakelijke ritten en in het woon-werkverkeer. Zo kunnen bijvoorbeeld hierover afspraken gemaakt worden met een verhuur- of autodate bedrijf;
- Stel een persoon binnen de organisatie aan als vervoercoördinator en -manager voor de besluitvorming, coördinatie en informatieverstrekking;
- Formuleer een parkeerbeleid dat het duurzame autogebruik ondersteunt. Geef prioriteit aan doelgroepen, waarvoor de auto een noodzaak is.

Zie bijlage C, Maatregelen: F1, F2, G2, G4

Bezoekersverkeer

Maatregelen in deze groep richten zich op het parkeerbeleid. Het zijn parkeermaatregelen die het gebruik van de alternatieven stimuleren en het gebruik van de auto ontmoedigen. De volgende maatregelen zijn mogelijk:

- Stel een systeem van betaald parkeren in bij de inrichting en in de omgeving is van invloed op de keuze van het vervoer van de bezoekers. De regelmaat van het bezoek, de behoefte en de prijs bepalen de mate waarin deze beïnvloeding van de vervoerwijze keuze plaats vindt;
- Neem de parkeersituatie op (parkeerproblemen en tarieven) en de mogelijke alternatieven in de communicatie naar de doelgroepen;
- Optimaliseer afspraken planning waardoor minder bezoeken nodig zijn voor een zelfde behandeling/resultaat.

4 Maatregelen gericht op goederenvervoer

4.1 Inleiding

We hanteren de indeling voor het goederenvervoer, zoals die gebruikt wordt bij het nieuwe project van het ministerie van Verkeer en Waterstaat: Transport Efficiënte Economie (TEE).

Deze indeling lijkt op de indeling van het personenverkeer. We onderscheiden de volgende aandachtspunten:

- minder kuub aan goederen verplaatsen;
- minder kilometers afleggen;
- minder liters brandstof verbruiken.

We voegen hieraan toe:

- minder uitstoot van schadelijke stoffen;
- minder geluid produceren.

Voor de maatregelbladen van het goederenvervoer in bijlage D vormen de stimuleringsprogramma's, die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, een belangrijke bron van kennis en inspiratie. Zij hebben een grote hoeveelheid praktijkvoorbeelden opgeleverd. De maatregelbladen verwijzen ook naar deze voorbeelden. De websites waar naar verwezen wordt bevatten veel praktische informatie.

Naast de beschrijving van de maatregelen vindt u ook informatie over de toepasbaarheid, de milieueffecten, de kosten en baten, de handhaafbaarheid en overige aanvullende informatie.

4.2 Maatregelen gericht op het verplaatsen van minder kuub goederen

In 2003 is aan binnenlands vervoer 545 miljoen ton goederen getransporteerd. Hiervan ging 82% (447 miljoen ton) over de weg, 1% (6 miljoen ton) over het spoor en 17% (92 miljoen ton) per binnenvaartschip. Daarnaast vervoerden Nederlandse ondernemingen ook nog eens totaal 100 miljoen ton goederen in en uit ons land over de weg (14%). De binnenvaart nam van dit internationaal vervoer 156 miljoen ton (22%) voor haar rekening en het spoor 24 miljoen ton (3%). De zeescheepvaart vervoerde het overgrote deel, in totaal 432 miljoen ton goederen in en uit (61%). In totaal bedroeg het internationaal vervoer 712 miljoen ton goederen.

Voor het verplaatsen van minder kuub goederen zullen er minder goederen moeten worden vervoerd. Om dit te kunnen realiseren zijn de volgende maatregelen te treffen:

- grondstoffen meer uit eigen omgeving betrekken;
- vervangen van fysiek transport door virtueel transport;
- aanpassen van de verpakking, waardoor minder lucht en verpakkingsmateriaal vervoerd wordt en er meer producten in een vervoereenheid passen;

- aanpassingen in het productieproces, waardoor minder goederen hoeven te worden vervoerd.

Voorkom dat er lucht en water verplaatst worden. Voorbeelden hiervan zijn te vinden bij het programma Transportbesparing (www.senternovem.nl/transportbesparing).

Denk bijvoorbeeld aan:

- aanpassingen in de vormgeving van de te verplaatsen goederen, waardoor ze tijdens het transport minder ruimte (kuubs) in beslag nemen;
- produceren van de eindproducten in de regio waar ze gebruikt worden of waar de eindgrondstof beschikbaar is.

4.3 Maatregelen gericht op het afleggen van minder transportkilometers

In 2003 is er door goederenvervoerders bijna 9 miljard kilometer afgelegd op Nederlands grondgebied. De verkeersprestatie van het spoor en het water vallen daarbij in het niet (9 en 53 miljoen kilometer).

Beschouwen we de vervoersprestatie in tonkm (een maat die zowel de omvang van de goederen aangeeft als de afstand waarover ze verplaatst worden), dan hebben het vervoer per spoor en over het water een groter voordeel. Over de weg gaat 41 miljard tonkm en over het water 34 miljard tonkm, over het spoor ruim 4 en door de buisleiding ruim 6 miljard tonkm. In totaal 86 miljard tonkm.



Maatregelen gericht op het gebruik van minder transportkilometers richten zich op:

- Logistieke efficiency, bijvoorbeeld door distributiepatronen aan te passen, geografische clustering met leverdagen, kleine aanvoerstromen te bundelen of de beleveringsfrequentie te verminderen (niet dagelijks, maar om de 2-3 dagen);
- Transport efficiëntie, bijvoorbeeld door een rit- of routeplanningssysteem in te voeren, de transportplanning te centraliseren of navigatiesystemen in te zetten (waar is welk voertuig en kan deze nog wat meenemen?);
- Efficiëntere logistiek of belading door:
 - de belading te optimaliseren en de laadruimte aan te passen;
 - voertuigen efficiënter in te zetten en het zogenaamde leegrijden te minimaliseren;
 - lading of transportstromen te bundelen in samenwerking met andere transportbedrijven, logistiek dienstverleners of verladers;
 - het gebruik van andere transportmodaliteiten dan de vrachtauto te stimuleren. Denk bijvoorbeeld aan het gebruik van ladingdragers die ook geschikt zijn voor verschuivingen van wegtransport naar spoor of binnenvaart. Hierbij moet wel de kantekening worden geplaatst dat voor binnenvaart qua milieuprestaties nog een inhaalslag te maken is ten opzichte van vervoer over de weg en het spoor. Ook short sea shipping en zeescheepvaart hebben een hogere emissie aan luchtverontreinigende stoffen dan wegverkeer. Dit komt onder meer door toepassing van hoogzwavelige brandstof;
- Voertuig efficiëntie, bijvoorbeeld door dubbeldeksopleggers, grotere en/of lichtere wagens in te zetten. Hierdoor hoeft maar 1 rit gemaakt te worden in plaats van 2 ritten voor dezelfde hoeveelheid goederen.

4.4 Maatregelen gericht op brandstofbesparing

De groei van het goederenvervoer en daarmee de uitstoot van CO₂ neemt nog steeds toe. In 2010 zal het aandeel van het goederenvervoer naar verwachting 13 mton bedragen. Het goederenvervoer draagt daarmee voor 35% bij aan de totale CO₂ emissie van de sector verkeer. Het wegtransport neemt hiervan 80% voor haar rekening.

Maatregelen gericht op het gebruik van minder liters brandstof per tonkm goederen zijn:

- Aanpassingen aan voertuigen (1). Door toepassing van zuiniger motoren wordt het brandstofverbruik geoptimaliseerd en gaat de CO₂-uitstoot omlaag. Ook het gebruik van vooral 2^e generatie biobrandstoffen brengt de CO₂-uitstoot omlaag;
- Aanpassingen aan voertuigen (2). Het verbeteren van de luchtweerstand door aanpassing van de vormgeving van het voertuig kan ervoor zorgen dat er minder brandstof nodig is;
- Aanpassingen aan voertuigen (3). Het gebruik van lichtere materialen draagt bij aan een zuiniger vervoermiddel.

- Aanpassen van het rijgedrag: Het Nieuwe Rijden is een rijstijl die zoveel mogelijk gebruik maakt van de moderne autotechniek. Naast de energiezuinige rijstijl zijn ook de controle van de bandenspanning en de stimulering van het gebruik van energie-efficiënte in-car apparatuur, zoals boordcomputers, toerentalbegrenzers en cruise control, belangrijke aandachtspunten. Het Nieuwe Rijden heeft naast een positief effect op het brandstofverbruik ook een positief effect op de verkeersveiligheid, het levert besparingen op door een vermindering van het ziekteverzuim onder chauffeurs, lagere kosten voor onderhoud en minder schadegevallen.

4.5 Maatregelen gericht op minder uitstoot van schadelijke stoffen

Het verkeer en vervoer is voor 30-40% (lokaal kan dit oplopen tot wel 60-70%) verantwoordelijk voor de bijdrage van Stikstofdioxide (NO₂) van de achtergrond concentratie (CBS) en voor 10% (zelfs 30-40% van de door Nederland te beïnvloeden concentratie) van de hoeveelheid fijn stof (PM10). Het aandeel van het goederenvervoer in de uitstoot van zowel PM10 als NO₂ is tweederde van de verkeers- en vervoerbijdrage.

Maatregelen gericht op minder uitstoot van schadelijke stoffen:

- De uitstoot van fijn stof (PM10) verminderen. Dit kan door bestaande dieselmotoren te voorzien van een retrofit roetfilter;
- Kiezen voor een Euro 5 klasse bij het aanschaffen van nieuwe vrachtauto's. Hiervoor is subsidie mogelijk. Euro 5 vrachtauto's emitteren aanmerkelijk minder fijn stof (PM10) en NO₂ dan oudere type vrachtauto's;
- Kiezen voor een schonere brandstof zoals aardgas draagt ook bij aan minder uitstoot van schadelijke stoffen.

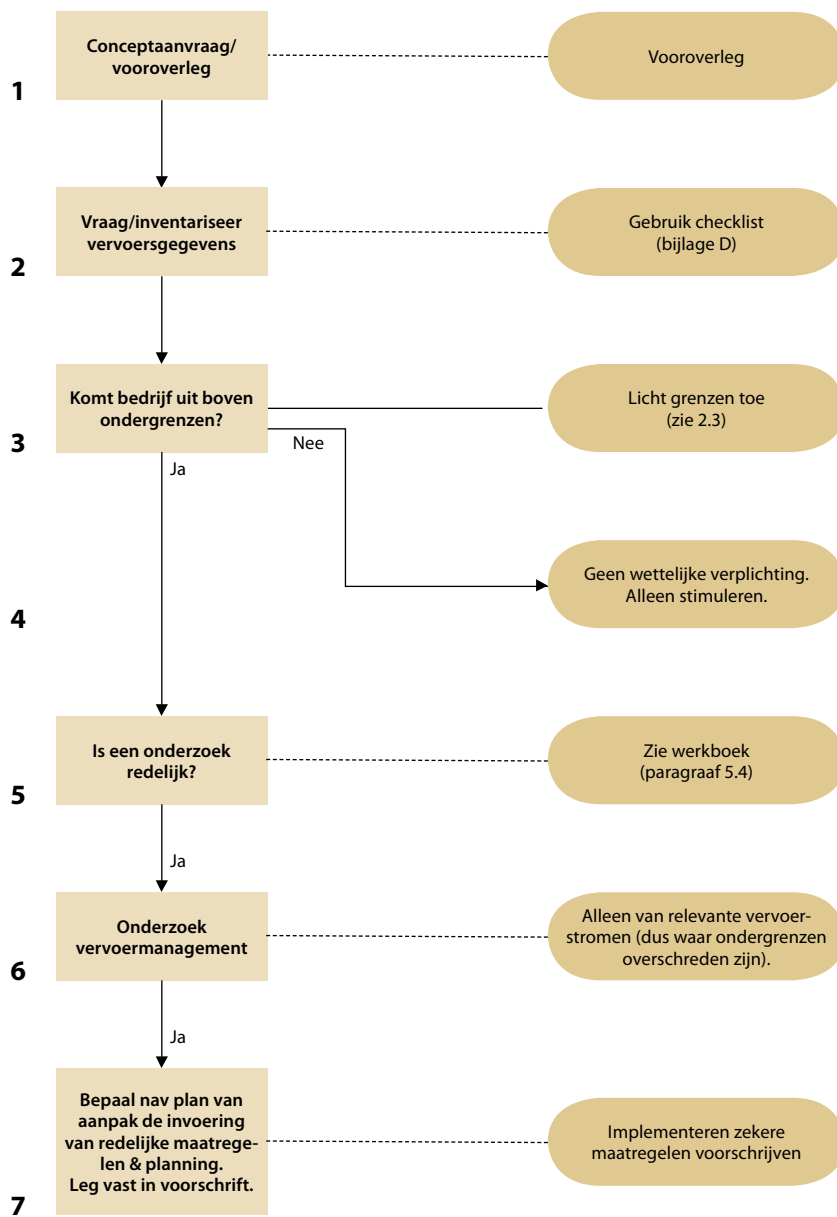
4.6 Maatregelen gericht op de productie van minder geluid

Verkeer en vervoer vormen één van de belangrijkste bronnen van geluidhinder.

Maatregelen die de geluidbelasting door verkeer en vervoer kunnen verminderen:

- De maatregelen gericht op minder kuubs en minder kilometers. Deze zullen door vermindering van het volume ook van invloed zijn op de geluidbelasting;
- Verminder het aantal verplaatsingen en (onnodige) kilometers. Dit draagt in belangrijke mate bij aan het verminderen van de geluidshinder op of langs spoorweg emplacementen;
- Gebruik voertuigen en producten die bij het laden en lossen minder geluidshinder veroorzaken. Voorbeelden hiervan zijn te vinden in het programma PIEK www.senternovem.nl/piek

Bijlage A Stroomschema aanpak vergunningplichtige inrichtingen



Aanpak en toelichting vergunningplichtige inrichtingen

Voorafgaand aan stap 1 kan in sommige gevallen al administratief worden bepaald of vervoermanagement dusdanig relevant is om bij het vooroverleg te bespreken. Hiervoor kan aan de inrichtinghouder gevraagd worden vervoersgegevens aan te leveren, zodat de inspecteur een inschatting kan maken van de relevantie. De inrichting kan ook gevraagd worden de checklist van bijlage F in te vullen en terug te sturen.

1. Stap 1 t/m 4 van het vooroverleg

Bij het eerste gesprek of contact met het bedrijf over het preventieonderwerp vervoermanagement is de volgende volgorde belangrijk:

1. emotie (investeren in het onderdeel herkennen en erkennen van belangen; inleven);
2. de afstemming van beelden en verwachtingen
3. het doornemen/ uitleggen/ toelichten van de (juridisch vastgelegde) procedure
4. bespreking van de inhoud (waar gaat het om, welke maatregelen).

2. Gebruik checklist (zie bijlage F)

Met behulp van de checklist kan een analyse worden gemaakt van de afzonderlijke vervoersstromen bij de inrichting.

3. Licht grenzen toe (zie paragraaf 2.3)

Vervoermanagement is vooral van belang bij bedrijven waar veel mensen werken, waar veel bezoekers komen en/of grote stromen goederen worden vervoerd. Daarom is het alleen zinvol om die bedrijven die een bepaalde minimum omvang hebben in beschouwing te nemen. De keuze voor de onderstaande ondergrenzen wordt toegelicht in de *Handreiking Wegen* naar preventie bij bedrijven.

4. Geen wettelijke verplichting. Alleen stimuleren.

Wanneer de ondergrenzen voor vervoermanagement niet overschreden worden, kan algemeen worden gesteld dat het onderwerp bij het betreffende bedrijf niet relevant is. Desondanks kan het bevoegd gezag nagaan of vervoermanagement in een specifiek geval toch een relevant preventieaspect kan zijn. De mogelijkheid om een bedrijf te stimuleren blijft bestaan. Het is nuttig aan het bedrijf aan te geven welke argumenten er kunnen bestaan voor het treffen van maatregelen op het gebied van vervoermanagement; het bedrijf kan dan zelf bepalen of er in haar geval bepaalde (milieu)voordelen interessant zijn.

Als vervoermanagement niet van toepassing is, worden geen vervoermanagement voorschriften opgenomen. Dit moet gemotiveerd worden in de considerans.

5. Zie werkboek (paragraaf 5.4)

De redelijkheid voor het laten uitvoeren van een vervoersonderzoek is toegelicht in het *Werkboek Wegen naar preventie bij bedrijven*.

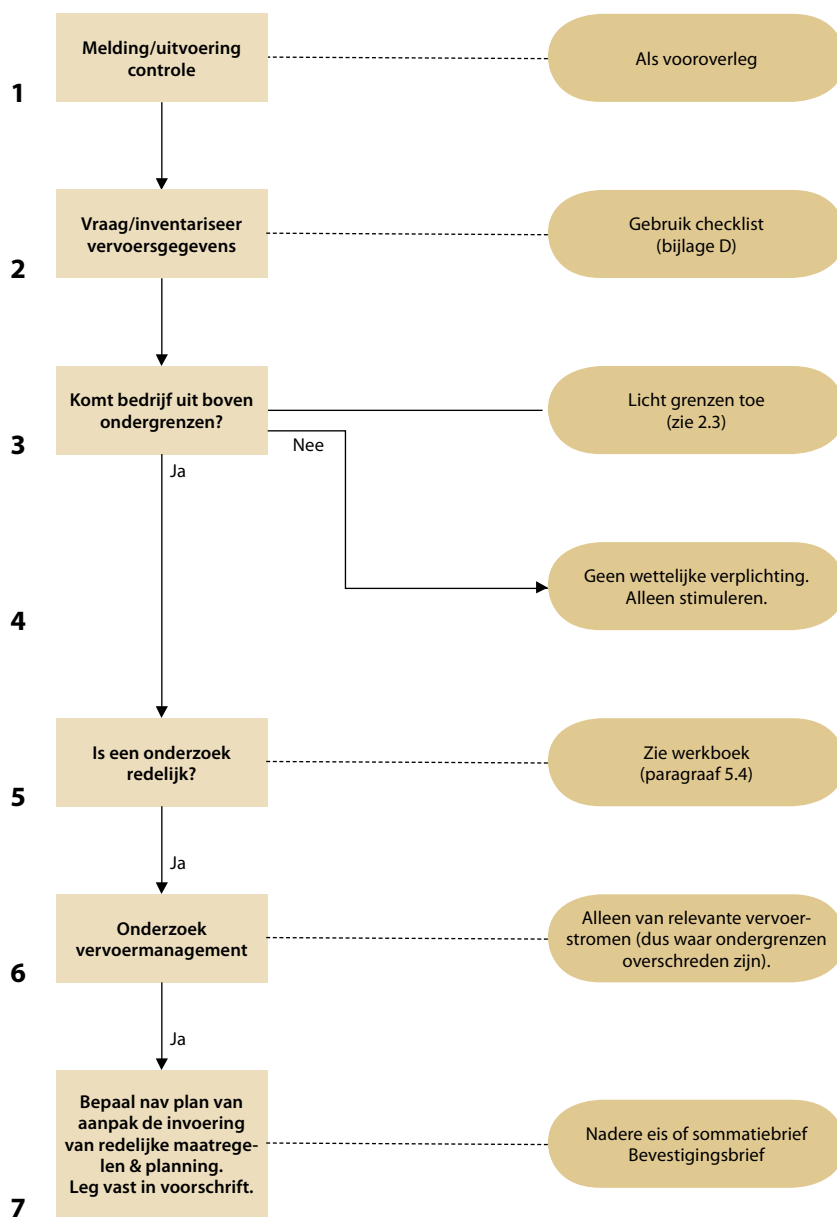
6. Alleen voor relevante vervoersstromen (dus waar ondergrenzen overschreden zijn).

De eisen aan een vervoersonderzoek/onderzoek vervoermanagement zijn toegelicht in bijlage G.

7. Implementeren zekere maatregelen voorschrijven

Naast het vervoersonderzoek, wordt een plan van aanpak met concrete maatregelen verlangd. Paragraaf 5.7 van het *Werkboek Wegen naar preventie bij bedrijven*, beschrijft de eisen aan de inhoud van het plan van aanpak. Om de uitvoering van het plan van aanpak te waarborgen, dienen het onderzoeksrapport en het plan van aanpak aan de vergunning te worden gekoppeld. De voorschriften zijn veelal algemene voorschriften voor het (verplicht) uitvoeren van het plan van aanpak, het meten registreren en voor analyse en terugkoppeling.

Bijlage B Stroomschema aanpak 8.40-AMvB bedrijven



Aanpak en toelichting 8.40-AMvB bedrijven

Voorafgaand aan een eerste / integrale controle kan het bedrijf gevraagd worden om vervoersgegevens aan te leveren, zodat de inspecteur een inschatting kan maken van de relevantie van vervoermanagement. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de checklist van bijlage F.

1. Stap 1 t/m 4

Het eerste bezoek van de inspecteur aan de inrichting kan gebruik worden als 'vooroverleg'. Tijdens dit overleg maakt de inspecteur de ondernemer bekend met preventie in het algemeen en wordt specifiek aandacht gevraagd voor vervoermanagement. De inspecteur neemt met het bedrijf de stappen door die het bedrijf moet doorlopen. Bij het eerste gesprek of contact met het bedrijf over het preventieonderwerp vervoermanagement is de volgende volgorde belangrijk:

1. emotie (investeer in het onderdeel herkennen en erkennen van belangen; inleven);
2. de afstemming van beelden en verwachtingen
3. het doornemen/ uitleggen/ toelichten van de (juridisch vastgelegde) procedure
4. bespreking van de inhoud (waar gaat het om, welke maatregelen).

2. Gebruik checklist (zie bijlage F)

Met behulp van de checklist kan een analyse worden gemaakt van de afzonderlijke vervoersstromen bij de inrichting.

3. Licht grenzen toe (zie paragraaf 2.3)

Vervoermanagement is vooral van belang bij bedrijven waar veel mensen werken, waar veel bezoekers komen en/of grote stromen goederen worden vervoerd. Daarom is het alleen zinvol om die bedrijven die een bepaalde minimum omvang hebben in beschouwing te nemen. De keuze voor de onderstaande ondergrenzen wordt toegelicht in de *Handreiking Wegen* naar preventie bij bedrijven.

4. Geen wettelijke verplichting.

Alleen stimuleren.

Wanneer de ondergrenzen niet overschreden worden, kan algemeen worden gesteld dat het onderwerp bij het betreffende bedrijf niet relevant is. Desondanks kan het bevoegd gezag nagaan of vervoermanagement in een specifiek geval toch een relevant preventie-aspect kan zijn. De mogelijkheid om een bedrijf te stimuleren blijft bestaan. Het is nuttig aan het bedrijf aan te geven welke argumenten er kunnen bestaan voor het treffen van maatregelen op het gebied van vervoermanagement; het bedrijf kan dan zelf bepalen of er in haar geval bepaalde (milieu)voordelen interessant zijn.

Als vervoermanagement niet van toepassing is, kan het bevoegd gezag besluiten het onderwerp bij het uitvoeren van controles verder buiten beschouwing te laten. Het is wel goed om in de

(bevestigings)brief naar aanleiding van het bedrijfsbezoek te vermelden dat de situatie bij het bedrijf is getoetst aan de ondergrenzen voor vervoermanagement, dat het bedrijf niet boven de ondergrenzen uitkomt en dat om die reden aan dit onderwerp op dit moment geen prioriteit wordt gegeven.

5. Zie werkboek (paragraaf 5.4)

De redelijkheid voor het laten uitvoeren van een vervoersonderzoek is toegelicht in het Werkboek Wegen naar preventie bij bedrijven.

6. Alleen voor relevante vervoersstromen (dus waar ondergrenzen overschreden zijn).

De eisen aan een vervoersonderzoek/onderzoek vervoermanagement zijn toegelicht in bijlage ~G.

7. Implementeren zekere maatregelen voorschrijven in nadere eis, bevestigingsbrief of sommatiebrief.

Er zijn verschillende beoordelingssituaties gedurende het proces:

- een bedrijf waar besparingspotentieel is aangetoond, maar geen onderzoeksrapport aanwezig is na afgesproken termijn, kan middels een sommatiebrief gevraagd worden dit alsog aan te leveren
- bij een bedrijf dat een goedgekeurd onderzoeksrapport en plan van aanpak heeft, wordt de uitvoering van de in het plan van aanpak genoemde maatregelen, bevestigd in een brief
- wanneer het plan van aanpak als onvoldoende wordt beoordeeld, kan via een nadere eis worden vastgelegd welke maatregelen het bedrijf op welke termijn moet treffen
- wanneer het bedrijf na de sommatiebrief alsnog geen onderzoeksrapport nog plan van aanpak heeft overhandigd, volgt een dwangsom.

Bijlage C Maatregelen personenvervoermanagement

Categorieën:

- | | |
|---|--|
| A Minder verplaatsingen | D Minder milieuvervuiling door de auto |
| A1 Beschikken over een vastgestelde regeling voor thuiswerken en/of telewerken | D1a/b Beschikken over zakelijke lease- en poolauto's in zuinigheidscategorie A en B |
| A2 Beschikken over een andere vastgestelde regeling die leidt tot minder reisdagen | D2a/b De autorijders binnen de inrichting volgen een training 'Het Nieuwe Rijden' |
| A3 Beschikken over faciliteiten voor teleconferencing op kantoor | |
| B Meer met de fiets | E Vollere auto's |
| B1 Beschikken over een vastgestelde werknemersregeling rond fiets-van-de-zaak | E1 Beschikbaar stellen van goed gelegen carpool parkeerplaatsen op eigen parkeerterrein |
| B2 Beschikken over een vastgestelde regeling die het gebruik van de fiets ondersteunt | E2 Stimuleren carpools door een carpoolregeling en thuiskomgarantie |
| B3a Beschikken over goede fietsenstallingen op de werkplek | E2 ver- Aanbieden carpoolmatch voorzieningen vanuit de werkgever |
| B3b Beschikken over een fietspomp, reparatieset op de werkplek, regeling voor onderhoud | |
| B3c Beschikken over douche- en kleedruimtes op de werkplek | F Minder zakelijke en/of woon-werk autokilometers |
| B4 Volledige vergoeding van stallingkosten op station | F1 Beschikken over één of meer collectieve bedrijfsauto's voor zakelijk gebruik |
| B5 Beschikken over poolfietsen voor zakelijk gebruik of OV-fiets | F2 Beschikken over verhuiskostenregeling die stimuleert dichter bij werk te wonen |
| B6 Uitvoering geven aan een actieve communicatie over de mogelijkheden van de fiets | F3 Beschikken over woon-werkvergoeding zonder autokostenvergoeding boven 30 km |
| C Meer met de trein, bus, tram, auto | F4 Beschikken over aannemebeleid gericht op werken in eigen woonplaats of op OV-locaties |
| C1 Aanbieding OV-abonnementen vanuit werkgever | F5 Beschikken over een vastgestelde regeling die duurzaam omgaan met bedrijfsgebonden autokilometers stimuleert. |
| C2a Deelname aan pendeldienst tijdens spits naar OV-Knooppunt | |
| C2b Voorziening vervoersdienst bij daluren naar OV-Knooppunt; werknemers of bezoekers | G Meer aandacht parkeren en organisatie |
| C3 Deelname aan Vanpools voor het woon-werkverkeer | G1 Beschikken over minder dan één parkeerplaats op elke 10 inwoners |
| C4a/b Gebruik combi OV kaart voor zakelijk verkeer | G2 Beschikken over een vastgesteld vervoerplan met uitvoeringsprogramma |
| C5 Actieve communicatie OV | Beschikken over een vast aanspreekpunt voor vervoer: vervoercoördinator |
| | G3a/b Werken met een mobiliteitsbudget ter sturing van persoonsgebonden budgetten |
| | G4 Beschikken over een vastgesteld parkeerbeleid |

Verklaring codering toepassingsgebieden:

- | | |
|--------------------|-------------|
| ● Woon-werkverkeer | ■ Goederen |
| ▲ Zakelijk verkeer | ★ Bezoekers |

Maatregel:	Beschikken over een vastgestelde regeling voor thuiswerken en/of telewerken
Nummer:	A1 – Minder verplaatsingen

● **Toepassingsgebied:**
Woon-werkverkeer

Beschrijving

Het is niet vanzelfsprekend dat werknemers hun werk elke dag op het kantoor of het bedrijf verrichten. Het bieden van voorzieningen om een deel van het werk ook thuis te kunnen uitvoeren, biedt vele voordelen voor zowel de werkgever als werknemer. Het belangrijkste directe voordeel voor de werknemer is vanzelfsprekend dat hij/zij zich bij thuiswerken niet hoeft te verplaatsen van de woning naar het werk. Voor de werkgever, zo blijkt uit onderzoek, is het belangrijk dat de arbeidsproductiviteit toeneemt. Daarnaast bespaart hij ruimte op kantoor, en daarmee geld, door gelijktijdig over te gaan naar een flexibele invulling van de werkplekken.

De inrichting biedt een regeling voor het thuis- en/of telewerken waarop medewerkers een beroep kunnen doen. Ze voeren dan structureel een deel van het werk thuis uit met als resultaat dat tot 10%, 20% of meer wordt bespaard op de normale woon-werkverplaatsingen. (Let op: het gaat hierbij dus alleen om een regeling voor Thuiswerken, zodat de werknemer de woon-werkverplaatsing niet hoeft te maken).

Van thuiswerken is echter geen sprake als 80% of meer van het werk al thuis wordt verricht.

Toepasbaarheid

De maatregel is toepasbaar voor bedrijven waar medewerkers bepaalde werkzaamheden ook thuis kunnen verrichten en/of kantoorwerkzaamheden verrichten waarvoor een PC benodigd is.

De toepasbaarheid wordt verhoogd als:

- 1) de medewerkers de mogelijkheid wordt geboden om thuis in te loggen op het netwerk van de werkgever (zie www.Ewerkforum.nl);
- 2) de werknemers via de werkgever de beschikking krijgen over de computer met randapparatuur;
- 3) de medewerkers gebruik maken van een vergoeding voor het inrichten van een werkplek thuis: www.belasting.nl en de brochure Vervoer en fiscus van de vereniging Mobiliteitsmanagement www.vm2.nl.

Milieu-effect

Het overall milieueffect van deze maatregel is hoog. Afhankelijk van het aandeel auto-gebruik in het huidige transport van woon-werkverkeer heeft deze maatregel positieve gevolgen op milieuaspecten, zoals uitputting fossiele brandstoffen, uitstoot schadelijke stoffen, geluidhinder verkeer, tegengaan ruimtebeslag en visuele hinder.

Kosten en baten

Kosten:

Voorzieningen voor het kunnen werken vanuit thuis (inlogmogelijkheden op computersysteem, investering thuiswerkplekken) zijn mogelijke bedrijfskosten.

Baten:

Transportgebonden baten: aanzienlijk lagere kosten verbonden met vervoer (parkeren en reiskosten).

Andere baten: met deze maatregel kan een werkgever haar HRM versterken door medewerkers meer vrijheid te bieden om te kiezen voor een werkomgeving die past bij de aard van de werkzaamheden, vrijheid van werktijden, combinatie van werk en privé etc. Dit kan een hogere productiviteit bij het personeel tot gevolg hebben.



Handhaafbaarheid

De inrichting moet aantonen dat ze:

- 1) over een dergelijke regeling beschikt (in arbeidsvoorwaarden) en
- 2) dat aannemelijk gemaakt kan worden via het aantal telewerk overeenkomsten met werknemers, dat er zoveel van de regeling gebruik wordt gemaakt, dat er 10%, 20% of meer van de woon-werkverplaatsingen is vervallen.

Aanvullende informatie

- www.slimreizen.nl
- www.Ewerkforum.nl
- www.belasting.nl
- www.vm2.nl

Met thuiswerken bereik je meer (Interpolis)

Interpolis in Tilburg was één van de eerste bedrijven in Nederland die gestructureerd en met succes inzette op telewerken. De aandacht die telewerken bij Interpolis krijgt komt niet voort uit kostenbesparingen en heeft geen primair mobiliteitsdoel, maar kent wel belangrijke effecten op beide gebieden.

Belangrijkste aanleiding: tevredenheid onder het personeel

De belangrijkste reden voor Interpolis om in 1996 met telewerken te beginnen lag in het versterken van het HRM-beleid, zoals uitgewerkt in het concept "Helder Werken". Dit concept kenmerkt zich door de vrijheid die het medewerkers biedt om te kiezen voor een werkomgeving die past bij de aard van de werkzaamheden, vrijheid van werktijden, combinatie van werk en privé etc. Telewerken sluit hier goed op aan en is eigenlijk een logisch vervolg op het flexibel werken. Telewerken levert diverse (financiële) voordelen op, maar het meest belangrijk blijft dat het een wezenlijke bijdrage levert aan het vergroten van de kwaliteit van het werk en de 'quality of life' van de medewerker.

Behaalde resultaten

Interpolis wist met telewerken een besparing te realiseren van 5-10% op het aantal werkplekken op het hoofdkantoor (t.o.v. een kantoor met een vergelijkbare omvang waar iedere medewerker een vaste plek heeft). Deze besparing in volume is niet één op één in geld om te zetten, aangezien een flexibele werkplek op kantoor duurder is dan een vaste werkplek en er ook kosten gemoeid zijn met het inrichten de telewerkplek thuis (€3.400,- op jaarbasis). De werkplek thuis wordt namelijk zo ingericht dat hij aan alle Arbo-diensten voldoet. Desondanks is telewerken al financieel aantrekkelijk voor de werkgever als een medewerker gemiddeld 1 dag per week thuis werkt. Dit heeft ook te maken met de besparing op de totale reiskosten (30%).

Bij één dag in de week scheelt telewerken bij Interpolis 20% op het aantal autokilometers. Telewerken heeft beperkte gevolgen voor de vervoermiddelkeuze. De beschikbare parkeerruimte wordt toegewezen op basis van het aantal te werken dagen op kantoor. Telewerkdagen worden daarbij in mindering gebracht. Dit betekent dat dankzij het telewerken er minder behoefte aan parkeerruimte is.

De toekomst

Momenteel werken bij Interpolis 1.500 medewerkers (van de 6.000) regelmatig thuis met gemiddeld 1,5 telewerkdag per week. De verwachting is dat over enkele jaren 50% van de mensen regelmatig telewerkt.

Telewerken wordt tenslotte ook ingezet om de gevolgen van een reorganisatie op te vangen. Wanneer een standplaats wijzigt en de reisafstand van de medewerkers toeneemt, kan telewerken helpen om de medewerker te behouden voor de organisatie. Medewerkers voor wie het te bezwaarlijk is om iedere dag op en neer te reizen kunnen bijvoorbeeld een deel van week thuis werken en slechts een beperkt aantal dagen op kantoor aanwezig zijn.

Bron: Succesvoorbeelden ter navolging: Vervoermanagement als een professionele bedrijfsactiviteit met resultaat, Ecorys-AVM oktober 2005.

Maatregel:	Beschikken over een andere vastgestelde regeling (dan thuis- en/of telewerken) die leidt tot minder reisdagen
Nummer:	A2 – Minder verplaatsingen

● **Toepassingsgebied:**
Woon-werkverkeer

Beschrijving

Het is vrij vanzelfsprekend dat medewerkers met een volledig arbeidscontract ook 5 dagen op het werk zijn. Er zijn vele voorbeelden bekend dat dit ook anders kan. Door bijvoorbeeld per dag langer te werken hoeven minder werk- en reisdagen gemaakt te worden (zonder thuis te werken en met hetzelfde aantal uren). Een andere mogelijkheid is mensen die veel voor het werk onderweg zijn minder vaak op kantoor te laten komen. Een voorbeeld is het op bedrijfsniveau instellen van een 4 daagse werkweek van 9 uur in plaats van een werkweek van 5 maal 7,2 uur

De inrichting moet beschikken over een regeling die mogelijk maakt dat er structureel minder reisdagen worden gemaakt, anders dan thuiswerken en met als resultaat minder reisdagen.

Milieueffect

Het overall milieueffect is hoog. De maatregel kan tot minstens 10% minder woon-werkverplaatsingen leiden. Afhankelijk van het aandeel autogebruik in de huidige transport van woon-werkverkeer heeft deze maatregel positieve gevolgen op milieu-aspecten als: uitputting fossiele brandstoffen, uitstoot schadelijke stoffen, geluidhinder verkeer, tegengaan ruimtebeslag en visuele hinder.

Kosten en baten

Kosten

Als het alleen gaat om het opstellen en instellen van een regeling zijn de kosten beperkt. Gaat men er daarbij bovendien toe over om een tijdregistratiesysteem in te voeren, dan kunnen deze kosten oplopen voor zowel de investering als het beheer ervan.

Baten

De maatregel kan aantrekkelijk zijn voor zowel werkgever als werknemers.

De werktijd wordt efficiënter gebruikt doordat werknemers minder reistijd hebben. Daarmee wordt de tevredenheid van het personeel verhoogd.

De kosten verbonden met vervoer (reiskosten en parkeren) zijn lager.

In geval van flexibele werkplekken kunnen deze werkplekken efficiënter worden benut doordat meerdere werknemers van dezelfde plek gebruik kunnen maken omdat men niet alle dagen aanwezig is. Op den duur kan dit resulteren in lagere kosten voor huisvesting.

Handhaafbaarheid

De inrichting moet aantonen dat:

- 1) ze over een dergelijke regeling beschikt en
- 2) dat er zoveel gebruik van gemaakt wordt dat minimaal 10%, 20% of meer van de reisdagen is komen te vervallen.

Minder reisdagen met gelijk aantal werkdagen (Pon Power Geveke)

Pon Power is een meer dan 150 jaar oude technische handelsonderneming (opgericht onder de naam Geveke in 1847). Het onderdeel 'Power' heeft 6 vestigingen in Nederland met ongeveer 370 medewerkers en richt zich voornamelijk op verkoop en service van Caterpillar motoren. De hoofdvestiging is in Papendrecht. In 2003 is Geveke Motoren overgenomen door Pon Holdings en gaat vanaf 1 oktober 2004 verder onder de naam Pon Power BV.

Het bedrijf kent een bedrijfstijd verlenging (BTV) - regeling die uitgaat van werkweken met 4 keer 9 uur en 5 keer 9 uur. Met een gelijke arbeidsduur (resp. 36 en 45 uur) wordt elke 2 weken zo 10% bespaard op het aantal woon-werkverplaatsingen en kilometers. Deze besparing was echter niet de reden om deze regeling in te voeren. De Arbeidsinspectie constateerde ooit dat de servicemedewerkers te veel overuren maakten. De oplossing die daarvoor gevonden werd, bestond uit het invoeren van structureel langere werkdagen met als compensatie 1 dag vrij elke 2 weken.

OR en directie zijn enthousiast over de BTV-regeling. Zo kan tegemoet worden gekomen aan de Arbeidsinspectie, de klanten een betere service worden geboden en hebben de medewerkers extra (maar wel zelfverdiende) dagen vrij. Met de aanpassing van de reiskostenregeling voor de medewerkers is er nu ook een klein financieel voordeel, maar dat is toeval. De vrije dagen zijn gelijkmatig gespreid over de week om de bezetting van het servicebedrijf optimaal te houden.

Bron: Succesvoorbeelden ter navolging: Vervoermanagement als een professionele bedrijfsactiviteit met resultaat, Ecorys-AVM oktober 2005.

Maatregel:	Beschikken over faciliteiten voor teleconferencing
Nummer:	A3 – Minder verplaatsingen

▲ **Toepassingsgebied:**
Zakelijk verkeer

Beschrijving

Zakelijke verplaatsingen zijn sterk persoonsgebonden. Bij zakelijke ontmoetingen is vaak persoonlijk contact vereist. Door binnen het bedrijf gebruik te maken van een ruimte waar visueel contact met camera's en schermen gesimuleerd kan worden, vervalt de noodzaak van veel zakelijk verkeer (zeker herhalingsontmoetingen). Met een eenvoudige webcam is het mogelijk om op interactieve wijze met elkaar van gedachten te wisselen zonder daarvoor op dezelfde fysieke locatie aanwezig te hoeven zijn. Een eenvoudiger vorm van teleconferencing is alleen gebruik te maken van de telefoon.

Toepasbaarheid

Deze maatregel is toepasbaar bij bedrijven waarvan de medewerkers veel (vaste) externe afspraken hebben. Dit is zeker toepasbaar bij bedrijven met meerdere vestigingen verspreid over Nederland en, of Europa waartussen medewerkers regelmatig 'pendelen'. De aanwezigheid van een vergaderzaal uitgerust voor teleconferencing is een vereiste.

Milieueffect

Het directe effect van de maatregel is hoog en resulteert in minder zakelijke verplaatsingen.

Afhankelijk van het aandeel autogebruik en vervoer per vliegtuig in het huidige transport van zakelijk verkeer heeft deze maatregel aanzienlijke positieve gevolgen op milieuaspecten, als uitputting fossiele brandstoffen; uitstoot schadelijke stoffen; geluidhinder verkeer; tegengaan ruimtebeslag en visuele hinder.

Kosten en baten

Kosten

Investeringskosten om een vergaderzaal in te richten met apparatuur voor teleconferencing.

Baten

Deze maatregel resulteert in lagere kosten voor het zakelijk vervoer (reiskosten en parkeren). De maatregel is bovendien aantrekkelijk voor bedrijven en werknemers, omdat werknemers geen reistijd meer hebben. Door het efficiënter uitvoeren van overleggen kan minder verlies aan werktijd worden gerealiseerd.

Handhaafbaarheid

De inrichting moet aantonen dat:

- 1) ze over een teleconferencing ruimte beschikt en
- 2) er zoveel gebruik van wordt gemaakt dat minimaal een af te spreken percentage, bijvoorbeeld 10%, van de zakelijke verplaatsingen is komen te vervallen. Dit kan door het gebruik van de ruimte af te zetten tegen de resterende zakelijke verplaatsingen.

Maatregel:	Beschikken over een vastgestelde werknemersregeling rond fiets-van-de-zaak
Nummer:	B1 - Meer met de fiets

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Werknemers een fiets ter beschikking stellen, inclusief verzekering, eventueel in combinatie met een eigen bijdrage van de werknemer en/of inlevering van de reiskostenvergoeding.

Toepasbaarheid

Zeker op de korte afstand (tot 7,5 km) is de fiets een goed alternatief voor de auto. De fiets is tijdens spitsuren vaak sneller dan de auto; zeker wanneer files, zoeken naar een parkeerplaats en stedelijk verkeer worden meegenomen.

De meest toegepaste vervoermanagementmaatregel – wellicht mede door de minimale kosten voor de werkgever. Naar schatting 1 op de 10 werkgevers heeft deze maatregel al ingevoerd (2003).

Bij uitbesteding aan een commerciële aanbieder is het tijdsbeslag voor de werkgever minimaal.

Milieu-effect

Door het fietsverkeer te bevorderen, zullen er minder autobewegingen zijn en dus minder uitstoot van schadelijke stoffen. Uitgaand van een vervanging van 10% van de autokilometers door fietsbewegingen worden op stedelijk niveau de concentratieverminderingen tot 2µg/m³ NO₂ en 0,5 µg/m³ PM₁₀ berekend (bron: zie CROW). Daarnaast zijn er positieve effecten op de doorstroming van het overblijvende autoverkeer, wordt de geluidsoverlast beperkt en neemt de verkeersveiligheid toe.

Het overall milieueffect is matig of hoog, afhankelijk van de aantoonbare inspanning. Bij een lage inspanning heeft de maatregel geen gegarandeerd effect, maar is wel breed inzetbaar en aantrekkelijk voor werkgever en werknemer (zowel zakelijk als privé).

Afhankelijk van het aandeel fietsgebruik in het huidige transport van woon-werkverkeer, heeft deze maatregel positieve gevolgen op milieuaspecten, als uitputting fossiele brandstoffen, uitstoot schadelijke stoffen, geluidhinder verkeer, tegengaan ruimtebeslag en visuele hinder.

Kosten en baten

De kosten voor de werkgever zijn sterk afhankelijk van de gekozen vorm: van (na fiscale verrekening) nagenoeg budgetneutraal tot circa 400 euro per deelnemer als geen eigen bijdrage gevraagd wordt.

De maatregel moet een duidelijk financieel voordeel geven aan werknemers die fietsen in plaats van autorijden:

- hoe groter het fietsgebruik, hoe minder parkeerplaatsen er nodig zijn;
- dit betekent een daling van de parkeerkosten en ruimtewinst op het eigen terrein;
- een fiets van de zaak kan worden aangeboden als een extra aantrekkelijke arbeidsvoorwaarde voor bestaande en nieuwe medewerkers;
- een fietsende medewerker is een gezonde medewerker; minder ziekteverzuim, een betere weerstand tegen stress en een betere conditie. Zo is aangetoond dat drie keer per week minstens 6 kilometer fietsen de conditie verbetert met 10%.
- een versterking van het 'duurzaamheids' imago van het bedrijf.

Er zijn fiscaal gunstige regelingen om fietsgebruik te stimuleren. Zie brochure van VM2: "Vervoer en Fiscus" www.vm2.nl

Handhaafbaarheid

In ieder geval moet de inrichting aantonen dat ze over een fiets-van-de-zaak regeling beschikt. Daarnaast moet, afhankelijk van het inspanningsniveau, de werknemer verklaren de fiets minstens de helft + 1 van het aantal werkdagen te gebruiken in het woon-werkverkeer. Ook kan er gevraagd worden naar een fiets-van-de-zaak regeling die er aantoonbaar toe leidt dat onder 7,5 km (reisafstand) minder dan 20% van de werknemers met de auto komt. Aantonen kan via contracten met al dan niet commerciële aanbieders.

Eens in de drie jaar mag een voor het woon-werkverkeer te gebruiken fiets worden vergoed.

De belangrijkste voorwaarde is dat de werknemer op meer dan de helft van het aantal werkdagen gebruik maakt van de fiets en binnen een straal van 15 kilometer van het werk woont of een deel van de route per fiets aflegt.

Aanvullende informatie

Er bestaan verschillende commerciële aanbieders van een fiets van de zaak.

De kosten voor de werkgever en het voordeel voor de werknemer verschillen sterk naar vorm, afhankelijk van de eigen bijdrage. Toch werkt de maatregel goed, ook bij een eigen bijdrage: het voordeel voor de werknemer is dan nog vaak substantieel en de eigen bijdrage voorkomt misbruik. De fiscus vraagt, en dat is zeker van belang, een verklaring van werkelijk fietsgebruik.

- Brochure "Vervoer en Fiscus"; www.vm2.nl
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Beschikken over een vastgestelde regeling die het gebruik van de fiets ondersteunt.
Nummer:	B2 - Meer met de fiets

● **Toepassingsgebied:**

▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Beschikken over een vastgestelde regeling die het gebruik van de fiets ondersteunt.

Toepasbaarheid

Algemeen

Het wordt steeds eenvoudiger het gebruik van de fiets onder werknemers te stimuleren. De fiets is het aangewezen alternatief op de korte afstand. Er bestaan voor bedrijven veel fiscaal aantrekkelijke mogelijkheden om het fietsen verder te stimuleren. De werkgever kan ook met een eigen regeling komen die de aantrekkelijkheid van de fiets in het woon-werkverkeer vergroot. Het is mogelijk om ook aan de fiets (over korte afstand) een reiskostenvergoeding te geven. Dit is een belangrijke stimulans voor het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer.

Deze regeling kan in combinatie met andere regelingen (vergoeding woon-werkverkeer en fietsvan-de-zaak) toegepast worden.

Kilometervergoeding

Werkgevers kunnen hun werknemers een belastingvrije kilometervergoeding geven voor het gebruik van de fiets voor zakelijke ritten. De hoogte van de vergoeding wordt jaarlijks in het belastingplan vastgesteld. Binnen deze fiscale regeling behoren tot de zakelijke ritten ook de woon-werkverplaatsingen; dus kilometers gemaakt van huis naar het werk en terug mogen door werkgevers onbelast worden vergoed. Deze vergoeding geldt voor de eigen fiets van de werknemer. Is er sprake van een door de werkgever beschikbaar gestelde fiets, dan geldt de regeling niet.

Fietsactie

Het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer kan nog veel meer worden gestimuleerd. Ook voor het maken van zakelijke ritten op de korte afstand (tot 7,5 km) is de fiets heel geschikt. Een middel om het fietsen te stimuleren is de fietsactie. Mensen die de fiets voor het werk gebruiken kunnen met hun fietskilometers sparen voor prijzen. Deelname vindt per werkgever plaats. Het doel is om voor het werk zoveel mogelijk kilometers binnen 6 maanden te fietsen. De gereden fietskilometers worden geregistreerd.

Milieueffect

Het bevorderen van het fietsverkeer zorgt voor minder autobewegingen en dus minder uitstoot van schadelijke stoffen.

De maatregel is zeer breed toepasbaar. Hoe meer mensen gestimuleerd worden om gebruik te maken van de fiets, hoe groter het milieueffect kan zijn. Zeker als de fiets ook gebruikt wordt in combinatie met het OV als vervanger voor de auto in zowel het woon-werk als zakelijk verkeer.

Afhankelijk van het aandeel fietsgebruik in het huidige transport van woon-werkverkeer, heeft deze maatregel positieve gevolgen op milieuaspecten, als uitputting fossiele brandstoffen, uitstoot schadelijke stoffen en geluidhinder verkeer.

Kosten en baten

Kosten

De werkgever mag eens in de drie jaar onder voorwaarden een bedrag aan fietsgerelateerde zaken belastingvrij schenken aan de fietsende medewerkers (hoogte van het bedrag zie *Vervoer en Fiscus 2007* van VM2). Hiernaast mag voor drie jaar onbelast een fietsverzekering worden verstrekt.

Aan werknemers die de eigen fiets gebruiken voor het woon-werk en zakelijk verkeer mag een belastingvrije vergoeding betaald worden van maximaal € 0,19 per km (d.d. augustus 2006).

Baten:

De maatregel is financieel aantrekkelijk. Het effect zal groter zijn als het verschil met de auto groter is. Transportgebonden baten: minder parkeerplaatsen nodig / betere bereikbaarheid; lagere reiskostenvergoedingen
Andere baten: lager ziekteverzuim.

Handhaafbaarheid

De inrichting dient aan te tonen dat het beschikt over een in de arbeidsvoorwaarden vastgestelde regeling die het fietsen stimuleert en waar alle werknemers aanspraak op kunnen maken. Het gaat nadrukkelijk niet om eenmalige regelingen.

Het toekennen van een reiskostenvergoeding is een gunst van de werkgever, geen verplichting. De inrichting dient daarom via de algemene arbeidsvoorwaarden of collectief gemaakte afspraken aan te tonen dat fietsers een dergelijke vergoeding krijgen.

Aanvullende informatie

- Fietsersbond (www.fietsersbond.nl)
- Fietsberaad (www.fietsberaad.nl)
- Brochure "Vervoer en Fiscus", www.vm2.nl
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Beschikken over goede fietsenstallingen op de werkplek.
Nummer:	B3a - Meer met de fiets

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Beschikken over een goede fietsenstalling voor in ieder geval het personeel: niet te ver van de personeelsingang.

Een bewaakte fietsenstalling, met voldoende capaciteit, op maximaal enkele tientallen meters van de personeelsingang. Net als auto's staan fietsen een groot deel van de tijd geparkeerd. Comfort van het fietsgebruik wordt ook bepaald door de wijze van stalling.

Afgesloten en overdekte fietsenstallingen bieden een extra service aan de fietser: droog (gelegenheid tot aan- en uittrekken van regenkleding; ook goed voor de onderhoudstoestand van de fiets), afgeschermd tegen wind, veilig tegen diefstal.

Een redelijke fietsenstalling voor werknemers is een basisvoorziening die niet altijd standaard aanwezig is bij veel inrichtingen (dit is vreemd als wel parkeerplaatsen beschikbaar zijn). Naast een stalling voor werknemers is het ook zinvol speciaal voor bezoekers een fietsvoorziening bij de publieksingang in te richten.

Toepasbaarheid

Om de omvang en inrichting van de fietsenstalling vast te stellen kan een werkgever afgaan op ervaringscijfers die beschikbaar zijn bij de Fietsersbond of het CROW. Op basis van de woon-werk afstand van de werknemers en de bereikbaarheid per fiets kan de inrichting ook zelf een inschatting maken van het aantal fietsparkeervoorzieningen dat aangelegd moet worden.

Een behoefte-enquête onder het personeel (schriftelijk/ telefonisch) kan hierin nog meer helderheid verschaffen.

De maatregel kan bestaan naast B3b en B3c.

Milieueffect

De fietsvoorzieningen moeten gezien worden als een basisvoorziening voor het stimuleren van het fietsgebruik. Hoe meer mensen gestimuleerd worden om gebruik te maken van de fiets, hoe groter het milieueffect kan zijn. Zeker als de fiets ook gebruikt wordt in combinatie met het OV als vervanger voor de auto in zowel het woon-werk als zakelijk verkeer.

Het bevorderen van het fietsverkeer zorgt voor minder autobewegingen en dus minder uitstoot van schadelijke stoffen.

Kosten en baten

Het tijdsbeslag is grotendeels eenmalig en beperkt. Kosten voor het uitvoeren van de maatregelen zijn sterk afhankelijk van uitvoering (in pandig of uitpandig) en aantal plaatsen.

De maatregel heeft voor de werkgever transportgebonden baten: er zijn minder parkeerplaatsen nodig, de bereikbaarheid verbetert en de reiskostenvergoedingen gaan omlaag. Daarnaast zijn er nog andere baten zoals lager ziekteverzuim en een hogere tevredenheid onder het personeel.

Handhaafbaarheid

De inrichting dient te beschikken over een (bewaakte) overdekte fietsenstalling (al dan niet afgesloten) waarbij de rekken voldoen aan de normen van het Fietsparkeur.

Aanvullende informatie

Eerst onderzoeken wat de capaciteit moet zijn (aantal fietsers onder personeel op een piekdag) en wat een geschikte locatie en uitvoering zou zijn. Naast capaciteit is ook de beveiliging van belang. Per situatie kan, afhankelijk van het diefstalrisico, de oplossing verschillen: een stalling in het zicht van balie, een simpel slot erop en alle fietsende werknemers een sleutel, pasjessysteem, etc.

Goede fietsenrekken kunnen een keurmerk krijgen (zie Fietsparkeur).

- Fietsersbond (www.fietsersbond.nl)
- CROW publicatie 158 - *Leidraad Fietsparkeren*
- www.fietsberaad.nl uitgebreide kennisbank
- Stichting FietsParKeur www.fietsparkeur.nl
- www.slimreizen.nl

Maatregel: Beschikken over een fietspomp, een reparatieset op de werkplek, een regeling voor onderhoud

Nummer: B3b - Meer met de fiets

● **Toepassingsgebied:**
 ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Fietsen vergen veel (klein) onderhoud. Het regelmatig gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer wint aan aantrekkelijkheid als op de werkplek voorzieningen aanwezig zijn om minimaal lekke banden te (laten) repareren.

Beschikken over voorzieningen op de inrichting die het werknemers mogelijk maakt kosteloos zelf kleine reparaties aan de fiets uit te voeren (denk hierbij minimaal aan het plakken van lekke banden).

Een andere mogelijkheid is het aanbieden van een fietsreparatieservice (bijvoorbeeld de technische dienst die tijdens werktijd de banden plakt of een contract met een fietsmaker in de buurt die de fietsen ophaalt en repareert tijdens werktijd).



Toepasbaarheid

De aanwezigheid van een fietspomp en een bandenplaksetje verleidt werknemers niet direct om met de fiets naar het werk te komen. Het kan er wel voor zorgen dat fietsers na een lekke band niet overstappen op de auto. Het neemt ook een "excuus" weg om NIET te gaan fietsen.

De maatregel kan bestaan naast B3a en B3c.

Milieueffect

Deze voorziening moet gezien worden als een basisvoorziening. De maatregel op zichzelf heeft geen aantoonbare relatie met milieueffecten. Hoe meer mensen gestimuleerd worden om gebruik te maken van de fiets, hoe groter het milieueffect kan zijn.

Het bevorderen van het fietsverkeer zorgt voor minder autobewegingen en dus minder uitstoot van schadelijke stoffen.

Kosten en baten

De kosten voor de werkgever zijn laag; wel zal de werkgever ervoor moeten zorgen dat de voorziening aanwezig blijft en bijgehouden wordt of alles compleet is.

De maatregel heeft voor de werkgever transportgebonden baten: er zijn minder parkeerplaatsen nodig, de bereikbaarheid verbetert en de reiskostenvergoedingen gaan omlaag. Daarnaast zijn er nog andere baten zoals lager ziekteverzuim en een hogere tevredenheid onder het personeel.

Handhaafbaarheid

De aanwezigheid van een fietspomp en een bandenplaksetje op een voor iedereen toegankelijke plaats is minimaal vereist voor deze maatregel.

Maatregel:	Beschikken over douche- en kleedruimtes op de werkplek
Nummer:	B3c - Meer met de fiets

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Beschikken over douche- en kleedruimtes op de werkplek.

Fietsers die door weer en wind naar het werk komen, moeten zich op het werk kunnen omkleden. Immers, fietsers passen hun kleding aan op de temperatuur buiten. Bovendien is fietsen in een overall of driedelig pak niet altijd even comfortabel.

Fietsen is in de werksituatie goed te combineren als werknemers de gelegenheid hebben om fietskleding op de werkplek om te wisselen voor representatieve of andere bedrijfsgebonden kleding. Ook een douche is een basisvoorziening voor fietsers die over grotere afstand komen en fris op hun werkplek willen komen.

Toepasbaarheid

De maatregel neemt het excuus weg om niet te gaan fietsen.
De maatregel kan bestaan naast B3a en B3b.

Milieueffect

Deze voorziening moet gezien worden als een basisvoorziening. De maatregel op zichzelf heeft geen aantoonbare relatie met milieueffecten. Hoe meer mensen gestimuleerd worden om gebruik te maken van de fiets, hoe groter het milieueffect kan zijn.

Het bevorderen van het fietsverkeer zorgt voor minder autobewegingen en dus minder uitstoot van schadelijke stoffen.

Kosten en baten

Per situatie variëren de aanlegkosten van de doucheruimte. Grotere bedrijven zijn vanuit de ARBO-regels al verplicht om een kleed- en douchegelegenheid aan te leggen.

De maatregel heeft voor de werkgever transportgebonden baten: er zijn minder parkeerplaatsen nodig, de bereikbaarheid verbetert en de reiskostenvergoedingen gaan omlaag. Daarnaast zijn er nog andere baten, zoals lager ziekteverzuim en een hogere tevredenheid onder het personeel.

Handhaafbaarheid

De inrichting moet aantonen dat het beschikt over (gescheiden) douche- en kleedruimtes voor dames en heren, die voorzien zijn van lockers.

Aanvullende informatie

- Fietsersbond (www.fietsersbond.nl)
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Volledige vergoeding van stallingkosten op het station.
Nummer:	B4 - Meer met de fiets

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Lang niet alle bedrijven liggen op loopafstand van een station of een ander belangrijk OV-Knooppunt. Als het natransport gebrekkig is, blijft de fiets als enige voorziening over. De fiets blijft 's nachts op het station staan. Het is daarom wenselijk dat de werkgever het gebruik van die stalling volledig vergoedt. Zo wordt de inrichting structureel minder afhankelijk van de auto.

De inrichting vergoedt de kosten die gemoeid zijn met het stallen van een fiets op het station van aankomst (en/of van herkomst).

Toepasbaarheid

De meeste NS-stations kennen (bewaakte) fietsenstallingen. Ook bij bushaltes komen steeds meer afsluitbare lockers. Het gaat om de stalling in de woonplaats en/of in de plaats waar de inrichting gevestigd is. Als een werknemer aantoonbaar van beide stallingen gebruik maakt, moeten beide ook vergoed worden.

Milieu-effect

Het bevorderen van het fietsverkeer zorgt voor minder autobewegingen en dus minder uitstoot van schadelijke stoffen.

Het overall milieueffect is matig (groter dan bij veel andere fietsmaatregelen, omdat relatief veel kilometers in het geding zijn).

Kosten en baten

De maatregel heeft voor de werkgever transportgebonden baten: (indien van toepassing) besparen op de pendeldienst en er zijn minder parkeerplaatsen nodig. Daarnaast zijn er nog andere baten, zoals een groter bereik op de arbeidsmarkt en een hogere tevredenheid en positieve gezondheidseffecten voor het personeel.

Handhaafbaarheid

De werkgever moet de betreffende regeling kunnen voorleggen of een deelnameovereenkomst kunnen aantonen.

Aanvullende informatie

- Fietsersbond (www.fietsersbond.nl)
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Beschikken over poolfietsen voor zakelijk gebruik en/of OV-fiets.
Nummer:	B5 - Meer met de fiets

▲ **Toepassingsgebied:**
Zakelijk verkeer

Beschrijving

Veel contacten rond een inrichting spelen zich af binnen een beperkt rayon, zoals bezoek aan nevenvestigingen, huisbezoeken en lunchafspraken in de stad. Als op de werkplek een fiets voor algemeen gebruik beschikbaar is, kunnen medewerkers voor deze contacten de auto (of het meestal tragere OV) laten staan. Over grotere afstand kan gebruik worden gemaakt van OV-fietsen vanaf het station.

Beschikken over één of meer poolfietsen voor zakelijk gebruik en/of een OV-fiets regeling (één van beide of beide).

Inrichtingen kunnen een contract afsluiten voor de OV-fiets en/of poolfietsen aanschaffen. Ook andere vormen zijn mogelijk, zoals het afsluiten van een leasecontract met een leasemaatschappij.

Toepasbaarheid

De werknemer zal minder gebruik maken van de eigen auto voor de zakelijke ritten voor de korte afstand, omdat hij een alternatief heeft. Ook in het woon-werkverkeer zal hierdoor het aantal autoverplaatsingen afnemen. De werkgever kan hierbij een stimulerend beleid voeren door de korte zakelijke ritten niet langer te vergoeden.

Milieu-effect

Het bevorderen van het fietsverkeer zorgt voor minder autobewegingen en dus minder uitstoot van schadelijke stoffen.

Kosten en baten

De kosten beperken zich tot de aanschaf en het onderhoud van de fietsen.

De baten betreffen:

- er zijn beperkt minder bedrijfsvoertuigen nodig;
- lagere reiskostenvergoedingen;
- minder verlies aan reistijd voor korte ritten;
- positief imago van de werkgever door een positieve bijdrage aan Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen;
- bijdrage aan de gezondheid van werknemers als zij vaker de fiets nemen.

Handhaafbaarheid

De inrichting moet aantonen over één of meerdere bedrijfsfietsen en/of OV-fiets abonnementen te beschikken.

Aanvullende informatie

- www.ov-fiets.nl
- www.slimreizen.nl



Maatregel:	Uitvoering geven aan een actieve communicatie over de mogelijkheden van de fiets.
Nummer:	B6 - Meer met de fiets

● **Toepassingsgebied:**

▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

De werkgever kan zowel intern naar de eigen medewerkers als extern naar de (zakelijke) bezoekers communiceren over de bereikbaarheid van de inrichting per fiets. De route moet duidelijk aangeven worden met herkenningspunten. Tevens moeten de stallingsmogelijkheden worden toegelicht. De combinatie fiets met het OV valt ook hieronder. Daarnaast is het van belang het kostenaspect hierin te betrekken. Tevens in de communicatie aandacht vragen voor de nevenvoordelen van het fietsgebruik, zoals gemak en gezondheidsaspecten.

Toepasbaarheid

Via de gedrukte communicatie, email en de website kan informatie over het fietsen verschaft worden. Het bedrijfsblad voor de eigen werknemers en het briefpapier zijn hier voorbeelden van. Naast het gebruik van de fiets in het woon-werk- en zakelijk verkeer kan ook het recreatief verkeer hierbij als afwisseling een plek krijgen.

Milieu-effect

Het bevorderen van het fietsverkeer zorgt voor minder autobewegingen en dus minder uitstoot van schadelijke stoffen (luchtkwaliteit, CO₂) en minder geluidsoverlast.

Kosten en baten

De kosten blijven beperkt, omdat de werkgever gebruik kan maken van bestaande kanalen en vaak al bestaande informatie en de free publicity van organisaties die het fietsen in zijn algemeen al willen stimuleren, zoals de Fietsersbond. Ook de acties van de diverse VCC's sluiten hierop aan.

De baten zijn:

- er zijn beperkt minder bedrijfsvoertuigen nodig;
- lagere reiskostenvergoedingen;
- minder verlies aan reistijd voor korte ritten;
- positief imago van de werkgever door een positieve bijdrage aan Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen;
- bijdrage aan de gezondheid van werknemers als zij vaker de fiets nemen.

Handhaafbaarheid

De werkgever kan laten zien op welke wijze zij via de communicatiekanalen van de inrichting bekendheid hebben gegeven aan het gebruik van de fiets en de voordelen voor de medewerker en de organisatie.

Effectieve fietsacties ondanks eis tot ruimte parkeergelegenheid (Vink Systemen)

Vink Systemen bestaat al 35 jaar en is een van de grootste luchtkanalenfabrikanten in Nederland. Het dienstenpakket omvat het gehele gebied van productie en installatie van luchtkanalen, appendages en constructiewerk voor luchttechnische installaties in diverse branches. De onderneming is gevestigd op industrieterrein 't Heen in Katwijk. Hier werken zo'n 100 man, 40 medewerkers zijn werkzaam op diverse bouwlocaties in het land.

De aanleiding voor vervoermanagement

Een goede regeling van de mobiliteit is al sinds lange tijd vanwege twee redenen belangrijk voor Vink Systemen:

- Op het industrieterrein 't Heen is weinig parkeergelegenheid voor personenauto's. Zo'n 3 jaar geleden is men verhuisd naar een andere locatie binnen het industrieterrein. Op de oude locatie waren slechts 14 parkeerplaatsen gelegen, wat betekende dat bijna alle plaatsen ingenomen werden door voertuigen van de buitendienstmedewerkers. In de directe omgeving waren nauwelijks andere parkeergelegenheden te vinden. De huidige locatie beschikt over 60 parkeerplaatsen op eigen terrein.
- Het huidige industrieterrein is op zich goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De fabriek start echter 's morgens om 7:00 uur en vooral de aansluitingen voor de medewerkers komende uit de richting Den Haag zijn dan niet optimaal.

Sinds de verhuizing naar een nieuwe locatie is de eerste aanleiding vervallen. Ondanks bezwaren dat ze veel minder plaatsen nodig had, wordt Vink Systeem nu zelfs geconfronteerd met een overmaat aan parkeerplaatsen (zie hierna). Desondanks zet ze haar beleid voort.

De maatregelen

Gezien bovenstaande punten wordt het gebruik van de fiets al sinds 1990 gestimuleerd onder voornamelijk de medewerkers die wonen in de omgeving van Katwijk, Rijnsburg en Noordwijk. Om het fietsen te stimuleren kunnen medewerkers financieel aantrekkelijk een fiets van de zaak aanschaffen. Veel medewerkers maken hier gebruik van.

Verder beschikt de inrichting over een met **videocamera's bewaakte fietsenstalling** van zo'n 50 plaatsen. Deze stalling lag aanvankelijk op een ongelukkige plek op geruime afstand van de personeelsingang. Ter wille van de fietsers is de stalling echter verplaatst en ligt nu direct naast de personeelsingang. Hier lagen echter geen directe klachten aan ten grondslag.

Om het fietsgebruik verder te promoten heeft de werkgever eind jaren negentig meegedaan aan een actie van Mobiliteit op Maat gericht op het registreren van het aantal **verreden fietskilometers**. Hier heeft een groot deel van de medewerkers aan meegewerkt. Een van de medewerkers heeft zelfs een prijs gewonnen voor het meest verreden kilometers.

Dat het bedrijf fietsgericht is blijkt ook uit het feit dat het al een jaar of zes een wielervereniging sponsort. Tegelijkertijd met de start van de sponsoring heeft men er voor gekozen om een jaarlijkse fietstocht door de Bollenstreek te organiseren voor het eigen personeel en de opdrachtgevers. In het eerste jaar deden zo'n 100 man mee aan de tocht, afgelopen jaar waren dat er bijna 400.

Tenslotte wordt ook het carpoolen gestimuleerd. Medewerkers uit dezelfde regio die met de auto naar het werk komen worden door de afdeling P&O gestimuleerd om met elkaar mee te rijden. Indien noodzakelijk worden de werkroosters hiervoor op elkaar afgestemd.

Hoewel Vink Systemen op zijn huidige locatie over aanzienlijk meer parkeerplaatsen beschikt, is het autogebruik in het woon-werk verkeer niet toegenomen sinds de verhuizing. Ongeveer 30 parkeerplaatsen worden bezet door voertuigen van het eigen personeel, de rest wordt onder andere gebruikt door bezoekers. Er zijn geen beperkingen voor het eigen personeel om met de eigen auto te komen.

Modal shift woon-werkverkeer Vink Systemen:

Met de fiets	55-65%
Met de auto	30%
Met het openbaar vervoer	5-10%
Totaal	100%

De reden dat het aantal automobilisten niet is toegenomen ligt volgens Vink Systemen in het feit dat het gebruik van de fiets al langere tijd gestimuleerd wordt. Bij de verhuizing heeft dit tot nogal wat discussie met de gemeente Katwijk geleid. Gezien de bedrijfsomvang en het aantal medewerkers zouden er formeel 160 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. Uit metingen wisten ze echter dat er maar 30-40 medewerkers met de auto zouden komen. De gemeente hield echter vast aan de 160 plaatsen. Deze zijn wel ingetekend, maar uiteindelijk zijn slechts 60 plaatsen gerealiseerd. De plaatsen die nooit gerealiseerd zijn, bevinden zich achter de fabriek op de locatie waar het vrachtverkeer zich begeeft. Aangezien er dagelijks 30-40 vrachtbewegingen zijn, zou het volgens de onderneming onverantwoord zijn om hier medewerkers te laten parkeren.

Bron: Succesvoorbeelden ter navolging: Vervoermanagement als een professionele bedrijfsactiviteit met resultaat, Ecorys-AVM oktober 2005.

Maatregel:	Aanbieding OV-abonnementen vanuit de werkgever
Nummer:	C1 - Meer met de trein, bus, tram, metro en vanpool

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Geheel of gedeeltelijk OV-abonnementen voor trein, bus en metro verstrekken aan werknemers door de werkgever. Ook het vergoeden van de kosten vallen hieronder.

Toepasbaarheid

Een vrij gebruikelijke vervoermanagementmaatregel.

Een trein- of buskaart wordt normaal gesproken aan het loket gekocht of via het huisadres. Voor veel werknemers is dat lastig. Door een contract af te sluiten met OV-bedrijven kan de werkgever de medewerkers direct aan de benodigde kaarten helpen. Hij neemt dan de voorfinanciering voor zijn rekening, tegen een beperkte korting vanwege grootgebruik.

De werkgever kan besluiten de volledige reis per openbaar vervoer te vergoeden, ongeacht de afstand. Werknemers krijgen daarmee zeker op grotere afstand een directe stimulans om meer voor bus of trein te kiezen.

De NS en streekvervoerders hebben aparte abonnementsvormen. Combinatievormen zijn mogelijk (treinabonnement met zones voor vóór- en na-transport of een abonnement stad/streek met NS abonnement). Zie hiervoor de reisinformatiegroep www.9292ov.nl

De OV-fiets kan een oplossing bieden voor het vervoer in het natransport

Milieueffect

De voordelen zijn groot als de maatregel leidt tot een aanmerkelijke groei van het OV-gebruik. Vooral in situaties waarbij voorheen geen vergoeding is gegeven, of een onderscheid bestaat tussen autogebruikers (geen) en OV-gebruikers die een abonnement ontvangen. De service zelf is een extra stimulans voor de werknemers.

Kosten en baten

De gemiddelde woon-werkafstand van OV-reizigers is momenteel 27 km. Een jaarkaart voor die afstand kost 1.325,- euro (situatie in 2006).

Voor grotere aantallen wordt het financieel aantrekkelijker voor de werkgever om de abonnementen af te nemen via een grootgebruik contract met NS en/of een stad-/streekvervoerder. Verschillende Vervoerscoördinatiecentra (VCC's) en servicepunten bemiddelen hierbij (zie aanvullende informatie).

In elke afstandsklasse moet de maatregel de OV-gebruikers duidelijk financieel voordeel geven.

De maatregel heeft voor de werkgever transportgebonden baten: er zijn minder parkeerplaatsen nodig en het draagt bij aan een hogere tevredenheid bij het personeel. Daarnaast zijn er nog andere baten, zoals neutrale tot iets negatieve administratieve lasten.

Handhaafbaarheid

Het verstrekken van OV-abonnementen door de werkgever kan aangetoond worden door een overeenkomst tussen de vervoerder (of servicebedrijf) en de werkgever.

Aanvullende informatie

Verspreid over heel Nederland zijn Vervoerscoördinatiecentra en Adviespunten Vervoermanagement (AV's) actief, die bedrijven ondersteunen bij vervoermanagement en openbaar vervoer.

- www.vm2.nl
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Deelname aan pendeldienst tijdens spits naar OV-Knooppunt
Nummer:	C2a - Meer met de trein, bus, tram, metro en vanpool

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Zelf een pendeldienst verzorgen naar een OV-Knooppunt of deelnemen in een gezamenlijk initiatief op dit gebied.

Toepasbaarheid

Lang niet alle bedrijven worden door een buslijn aangedaan of liggen bij een station. Daarmee zijn deze bedrijven onbereikbaar per openbaar vervoer. Dat is vooral lastig voor medewerkers die niet over een auto kunnen beschikken. Door met een eigen transitbus werknemers vanaf een OV-knooppunt op te pikken, of door anders actief te participeren in een dergelijke pendeldienst, is de inrichting tijdens de spits bereikbaar te maken voor iedereen.

Als de maatregel gecombineerd wordt met C2b ontstaat een compleet product.

Voorbeeld: pendelbussen worden onder andere ingezet in het westelijk havengebied van Amsterdam (Westpoortbus) en tussen Hilversum CS en het mediapark. Intertoys is een van de bedrijven die zelf het vervoer van haar bedrijven verzorgt.

Milieueffect

Het milieueffect is gemiddeld. De maatregel is meestal bestemd voor mensen die geen auto hebben. Als basisvoorziening is dit zeer wenselijk.

Kosten en baten

De maatregel heeft voor de werkgever transportgebonden baten: een betere bereikbaarheid voor werknemers (ook zonder auto). Daarnaast zijn er nog andere baten, zoals een hogere tevredenheid bij het personeel.

Handhaafbaarheid

De inzet van pendelbussen tijdens de spits is aan te tonen door een contract met een vervoerder (busmaatschappij, taxi etc.) of lease- en aankoopbewijzen van voertuigen bestemd voor het vervoer van en naar OV-knooppunten.

Aanvullende informatie

Voor pendeldienst is belangrijk dat er het potentieel aan reizigers groot genoeg is. Voor informatie over het proces voor het opzetten van een pendeldienst, mede in relatie met het OV, zie www.kpvv.nl.

- www.slimreizen.nl

Met pendelbussen iedereen op tijd op het werk krijgen (Intertoys)

Intertoys is met 247 vestigingen de grootste keten van speelgoedwinkels in Nederland. In Duitsland heeft Intertoys 23 winkels en in België 18 winkels. Alle winkels worden sinds 1989 bevoorradt vanuit het centrale magazijn in Waddinxveen dat met een oppervlakte van ruim 50.000 m² plaats biedt aan een assortiment van meer dan 6.000 artikelen. Alle winkels worden gemiddeld 2x per week bevoorradt en in de drukke Sintperiode zelfs tot 1x per dag, inclusief de zaterdag en zondag. Het hoofdkantoor is in 1999 vanuit Gouda naar Waddinxveen verplaatst.

Op het hoofdkantoor werken ongeveer 60 fte's, in het magazijn gemiddeld 230 fte's. Aangezien de verkoop van speelgoed seizoensgebonden is, neemt het aantal magazijnmedewerkers in de laatste maanden van het jaar toe tot ongeveer 350 fte. Het werkelijk aantal medewerkers ligt overigens aanzienlijk hoger dan het aantal fte's suggereert aangezien er veel parttimers werken.

De aanleiding voor vervoermanagement

Het merendeel van de vaste bezetting is woonachtig in Waddinxveen / Gouda. De medewerkers die in het najaar extra werkzaam zijn om de piek op te vangen komen voornamelijk uit de regio Rotterdam. Deze groep is voor het woon-werkverkeer grotendeels aangewezen op het openbaar vervoer. Het industrieterrein waarop Intertoys gevestigd is, is echter moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer. Gezien het grote aantal medewerkers dat dagelijks op en neer reist, is een goede regeling voor de mobiliteit dan ook uitermate belangrijk voor Intertoys.

De maatregelen

Gezien de slechte bereikbaarheid van het distributiecentrum per openbaar vervoer, regelt Intertoys sinds 1989 het vervoer van haar medewerkers zelf:

- Het gehele jaar door rijdt er een gratis pendelbus vanaf het NS-station Gouda naar het distributiecentrum in Waddinxveen.
- In het najaar rijdt er een gratis pendelbus vanaf het NS-station Rotterdam Alexander naar het distributiecentrum in Waddinxveen.
- Bovenstaande busverbinding brengen de medewerkers 's morgens naar Waddinxveen en brengen ze na het werk weer terug naar Gouda / Rotterdam. Ten behoeve van medewerkers die tussentijds terug moeten (parttimers, zieken etc.) beschikt Intertoys over eigen een busje voor acht personen.

Naast de pendel komen er veel medewerkers met de fiets naar het werk. Hier zijn geen speciale voorzieningen voor getroffen (zoals een fiets van de zaak). Er is enkel een goede fietsstalling geplaatst. Rondom het hoofdkantoor is voldoende parkeergelegenheid voor de medewerkers en de bezoekers; er doen zich geen parkeerproblemen voor. Maatregelen gericht op het terugdringen van het autogebruik in het woon-werkverkeer zijn dan ook niet aan de orde.

De effectiviteit

Normaliter maken zo'n 40-50 medewerkers gebruik van de pendel vanuit Gouda. In het najaar is dit meer. Er zijn dan zelfs perioden dat er twee bussen ingezet worden. Voor de pendel vanuit Rotterdam geldt hetzelfde. De inzet van de pendel is noodzakelijk voor het goed functioneren van het distributiecentrum. Zonder de pendel zou er een probleem ontstaan met de bereikbaarheid en het aantrekken van voldoende medewerkers. Dit geldt vooral in het najaar wanneer er ook in het weekend gewerkt wordt. Het openbaar vervoer rijdt dan onvoldoende of niet om. Medewerkers kunnen het distributiecentrum vrijwel niet bereiken.

De kosten van de pendel worden nu volledig door Intertoys opgebracht. Wanneer er adequaat openbaar vervoer naar het industrieterrein zou rijden, zou er waarschijnlijk voor gekozen worden om de maatregel niet te continueren. Voorwaarde is dan wel dat het openbaar vervoer frequent rijdt en aansluit op de werktijden van het distributiecentrum.

Bron: Succesvoorbeelden ter navolging: Vervoermanagement als een professionele bedrijfsactiviteit met resultaat, Ecorys-AVM oktober 2005.

Maatregel:	Voorziening bieden van vervoersdienst tijdens daluren naar OV-Knooppunt voor werknemers of bezoekers
Nummer:	C2b - Meer met de trein, bus, tram, metro en vanpool

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

De inrichting beschikt over een constructie waar medewerkers en/of bezoekers gebruik van kunnen maken om buiten de spits van en naar het meest in aanmerking komende OV-Knooppunt te reizen (meestal op afroep).

Toepasbaarheid

Lang niet alle bedrijven worden door een buslijn aangedaan. Daarmee zijn deze bedrijven onbereikbaar per openbaar vervoer. Dat is vooral lastig voor medewerkers die niet over een auto kunnen beschikken. Als alleen een spitspendel aanwezig is kan een voorziening voor de daluren waardevol zijn: zo is het mogelijk te voorzien in andere werktijden en kunnen ook gasten ontvangen worden. Meestal neemt een dergelijke voorziening de vorm aan van een afroepcontract met taxibedrijf.

Als de maatregel gecombineerd wordt met C2a ontstaat een compleet product.

Milieueffect

Het milieueffect is klein. De maatregel voorkomt dat werknemers overstappen naar de auto. De milieueffecten buiten de spits zijn echter beperkt, omdat een relatief kleine groep van deze maatregel gebruik maakt.

Kosten en baten

De maatregel heeft voor de werkgever transportgebonden baten: een betere bereikbaarheid voor werknemers en gasten (ook zonder auto). Daarnaast zijn er nog andere baten, zoals een hogere tevredenheid bij het personeel.

Handhaafbaarheid

De betreffende regeling, al dan niet gekoppeld aan een contract, moet worden overlegd.



Maatregel:	Deelname aan Vanpools voor het woon-werkverkeer
Nummer:	C3 - Meer met de trein, bus, tram, metro en vanpool

● **Toepassingsgebied:**

▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Een vanpool is een personenbusje waarin zes tot negen personen plaats kunnen nemen, inclusief de chauffeur. De vanpool rijdt dagelijks een vaste route om personeel van en naar het werk te brengen.

Als individuele werknemers samen afspraken maken kunnen ze hun reiskosten declareren. Als de werkgever het vervoer organiseert, kan alleen de chauffeur zijn reiskosten declareren.

De passagiers worden geacht door de werkgever te worden vervoerd en mogen niets declareren.

De inrichting ondersteunt vanpoolen door:

- 1) zelf vanpools ter beschikking te stellen of
- 2) mee te doen aan een lokaal / regionaal initiatief.

Toepasbaarheid

Vanpooling is een efficiënt en effectief vervoers-systeem, niet alleen voor werknemers zonder eigen auto maar ook voor automobilisten die dagelijks in de file staan.

Het gebruik zal toenemen als de vanpools medegebruik mogen maken van de busbaan (tijdwinst) en/of als de deelnemers financieel tegemoet worden gekomen (reiskosten).

Voorbeeld: een van de mogelijkheden voor mensen die in Flevoland wonen en werken in Amsterdam is reizen met de Vanpool. De reizigers worden langs de files gereden, want de busjes hebben een unieke toestemming om over vrije busbanen en vluchtstroken te rijden. (Hier beslist de wegbeheerder over).

Milieueffect

Het overall milieueffect is afhankelijk van het aantal deelnemers en vanpools. Het is een alternatief voor de auto.

De keuzemogelijkheden van pool-/zaken-/bedrijfs-auto's worden mede bepaald door het soort brandstof, het verbruik en de luchtmissies. Gebruik hybride of elektrische auto's of A en B gelabelde auto's en dieselauto's met een roetfilter. Op de website van VROM is informatie in de vorm van het 'brandstofverbruiksboekje' en 'Vraag en antwoord over roetfilters'. Ook de ANWB hanteert een lijst met auto's met roetfilters.

Kosten en baten

De maatregel heeft voor de werkgever transportgebonden baten: lagere transportkosten (minder vervoersbewegingen). Daarnaast zijn er nog andere baten, zoals een hogere tevredenheid bij het personeel.

Handhaafbaarheid

De werkgever dient aan te tonen dat het zelf een vanpoolsysteem heeft opgezet of deelneemt in een gezamenlijk initiatief op dit gebied.

Aanvullende informatie

- www.vanpool.nl
- Brandstofverbruiksboekje op www.vrom.nl, (in dossier roetfilters, publicaties of onder brochures/ publicaties algemeen).
- Dossier roetfilters www.vrom.nl
- Energielabel voor auto's www.anwb.nl
- Overzicht auto's met roetfilter en subsidie www.anwb.nl
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Gebruik combi-OV kaart voor zakelijk gebruik
Nummer:	C4a/b - Meer met de trein, bus, tram, metro en vanpool

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

De werkgever beschikt over een regeling waarbij werknemers zowel van lease/zakenauto als het OV (1e klas) gebruik kunnen maken en van aanvullend vervoer vanaf station.

Werknemers krijgen het gebruik van mobility-kaarten of NS-Businesskaarten aangeboden (zie aanvullende informatie).

Toepasbaarheid

Voor zakelijke verplaatsingen is soms de auto, soms de trein het meest aangewezen vervoermiddel. In de trein kan men werken of uitrusten, maar niet eenvoudig op alle bestemmingen komen. Met de auto is men meer flexibel maar meer gebonden tijdens de reis. Combikaarten voor het zakelijk verkeer brengen de voordelen van beide voor bedrijven naderbij, zonder administratieve rompslomp.

De combiregeling werkt goed in combinatie met een mobiliteitsbudget (zie G3a/b).

Milieueffect

Het overall milieueffect is redelijk, aangezien het automatisme doorbreekt van de auto in het zakelijk verkeer. Dit heeft vooral effect over grote afstanden. Het is een aanmoediging om meer van het OV gebruik te maken.

Kosten en baten

De maatregel heeft voor de werkgever transportgebonden baten: meer controle op zakelijke reiskosten; goedkopere afhandeling en soms ook direct kostenvoordeel. Andere baten zijn dat de maatregel onderdeel is van duurzaam ondernemen en meer keuze voor werknemers biedt (en daarmee een hogere tevredenheid bij het personeel).

Handhaafbaarheid

De regeling is aan te tonen door het voorleggen van de betreffende documenten of contracten.

Aanvullende informatie

- www.mobilitymixx.nl
- www.nszakelijk.nl
- www.kpvv.nl (rapport over succesvoorbeelden Vervoermanagement)
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Actieve communicatie OV
Nummer:	C5 - Meer met de trein, bus, tram, metro en vanpool

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Actieve communicatie over het OV op een wijze die duidelijk verder gaat dan het passief doorgeven van informatie. De communicatie moet actueel zijn en de reiziger ondersteunen bij zijn vervoerwijze-keuze. Vooral de reiziger die de reis voor de eerste keer zal maken is gevoelig voor deze informatie. (Zakelijke) bezoekers of nieuwe medewerkers zijn de doelgroep. Een persoonlijk reisadvies voor het OV of doorverwijzen naar de website of 0900-nummer, waar medewerkers deze informatie kunnen verkrijgen.

Toepasbaarheid

Het OV is gebonden aan een dienstregeling en het gebruik is niet voor iedereen vanzelfsprekend. De werkgever kan een actief (communicatie) beleid voeren om het openbaar vervoer binnen de inrichting meer toegankelijk en meer vanzelfsprekend te maken. Dit kan door het ophangen van relevante halteborden of het actief ondersteunen van www.9292ov.nl op de werkplek.

Men kan ook gebruik maken van het briefpapier voor het doorgeven van deze informatie.

Een beperking van de maatregel is dat een eenmalige actie niet volstaat.

Milieueffect

Het overall milieueffect van de communicatie is beperkt; de maatregel heeft een vrijblijvend, voorwaardenscheppend karakter. Het is een aanmoediging om meer van OV gebruik te maken.

Kosten en baten

Gebruik maken van bestaande communicatiekanalen van de organisatie beperkt de kosten. Door het inzetten van actuele schermen met reisinformatie over aankomst en vertrektijden kunnen de kosten oplopen.

Handhaafbaarheid

Voorbeelden: vrijwel elke computer heeft een internetverbinding waarmee werknemers www.9292OV.nl kunnen raadplegen. De werkgever zal aantoonbaar extra inspanningen moeten doen.

Maatregel:	Zakelijke Lease- en Poolauto's in zuinigheidscategorieën A en B
Nummer:	D1a+b – Minder milieubelasting door de auto

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Voor het maken van zakelijke ritten kunnen medewerkers gebruik maken van een auto van de zaak of van hun eigen auto. Medewerkers die frequent zakelijke ritten maken, kunnen de beschikking krijgen over een "eigen" auto van de zaak. Voor hen, die af en toe een zakelijk rit maken, kunnen poolauto's beschikbaar staan. Voor deze zakelijke auto's is door de organisatie meestal een leaseconstructie afgesloten. De lease-/zakenauto's zijn meestal nieuw bij aanschaf en zijn 3 - 4 jaar bij de organisatie in gebruik. Een poolauto vermindert het gebruik van de eigen auto in het woonwerk verkeer. Door te kiezen voor zuinige auto's in de zuinigheidscategorieën A en B en dieselauto's voorzien van een roetfilter, kunnen de organisaties direct bijdragen aan de verbetering van het (lokale) milieu. Een "lease-zakenautoregeling" moet het keuzeproces om te komen tot een schonere en zuiniger auto ondersteunen, omdat de werknemer een belangrijke stem heeft in de keuze van de "eigen" auto van de zaak.

Toepasbaarheid

Aanpak van de bron is in veel gevallen de meest geëigende manier om de impact van auto's op het milieu te verminderen. De ondernemingsraad heeft een belangrijke stem in het opstellen van deze regeling, omdat hierdoor de arbeidsvoorwaarden van het personeel wijzigen. Naast de auto's voor zakelijke ritten is de maatregel ook van toepassing op het "eigen wagen-park" van de organisatie. De mogelijkheden voor het overstappen op een andere brandstof, zoals aardgas en biodiesel hangen af van de beschikbaarheid ervan. Afspraken tussen Milieudefensie en een aantal grote bedrijven tonen aan dat het toepassen van andere brandstoffen in de praktijk goed mogelijk is.

Milieueffect

Schonere -en zuiniger auto's dragen direct bij aan het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen (PM10 en NO₂) respectievelijk de uitstoot van CO₂. De uitstoot van NO_x bij een aardgasmotor is aanzienlijk lager dan bij een benzine- of dieselmotor (-70%). Ook de uitstoot van fijn stof (PM10) is lager dan bij de traditionele brandstoffen. Het verschil in uitstoot van van de hoogste zuinigheidscategorie (A en B) ten opzichte van de laagste klasse (E) is 20% (bron: Ecorys). Een roetfilter voor achteraf inbouw op een bestaande auto (retrofit) is eenvoudiger van opbouw dan de af-fabrieksystemen die op nieuwe auto's worden aangetroffen. Hierdoor zijn retrofitsystemen goedkoper, maar ook minder effectief. Waar af-fabriek systemen de roetuitstoot met 99% kunnen reduceren, ligt de effectiviteit van retrofitfilters op 30% tot 50%. Toch is er met een effectiviteit van bijvoorbeeld 40% bij bestaande dieselauto's veel meer milieuwinst te halen dan 99% effectiviteit bij nieuwe auto's gezien de grotere roetuitstoot van oudere voertuigen en de huidige samenstelling en vervangingstermijn van het Nederlandse wagenpark.

Kosten en baten

- Er zijn diverse leasebedrijven op de markt, die schone en zuinige personenvoertuigen leveren;
- De extra kosten voor een personen-/bestelauto op aardgas bedragen EUR 3000 en voor een bus/vrachtwagen EUR 30.000. Onderhoud en brandstofkosten leveren flinke besparingen op, waardoor de investering binnen een aantal jaren zijn terug te verdienen (1-3 jaar).
- Elektrische en hybride auto's voldoen ook aan de hoge milieunormen.
- De extra kosten van een roetfilter zijn relatief beperkt, omdat de rijksoverheid subsidie of een fiscale ondersteuning beschikbaar stelt voor de aanschaf van een roetfilter voor nieuwe en bestaande voertuigen, taxi's en busjes (kosten EUR 600 versus subsidie EUR 500).
- Als gemeenten overgaan tot het instellen van gedifferentieerde parkeertarieven, neemt de bereikbaarheid van binnensteden voor schone auto's toe.
- Het imago van de werkgever, zowel intern voor eigen personeel als extern, zal door deze milieumaatregelen verbeteren.

Handhaafbaarheid

Het van kracht zijn van een "lease/zakenautoregeling", die alleen auto's toestaat in de zuinigheidscategorie A en B uit de energie - labelling en de hoogste Euro-norm.

Aanvullende informatie

Inmiddels hebben 35 bedrijven met Milieudefensie afspraken gemaakt over het schoner maken van hun wagenpark. Eind 2005 waren dat er nog vier. Werknemers van onder meer NUON, ING Nederland, Ballast Nedam en Akzo Nobel kunnen voortaan kiezen uit een selectie van relatief schone en zuinige lease/zakenauto's met roetfilter. In totaal gaat het om 17.000 zakenauto's: ruim 3 procent van het Nederlandse leasewagenpark. Als alle Nederlandse bedrijven zijn overgestapt op schone en zuinige lease/zakenauto's, scheelt dat jaarlijks 240 ton roet en 158.000 ton CO₂. (BRON: www.milieudefensie.nl)

1. Maatregelen voor een schonere lucht; Publicatie 218b; CROW, Ede 2005;
2. Maatregelen voor schone lucht, Publicatie L 39, InfoMil Den Haag, 2004
3. Factsheets Quick-Scan uit Handreiking Luchtkwaliteitplan. www.infomil.nl

Energielabel voor personenauto's

Aan de hand van het energielabel dat op alle nieuwe auto's in de showroom te vinden is, zijn brandstofverbruik en CO₂-emissiereductie veel directer zichtbaar voor de consument. Door de vermelding van de relatieve zuinigheid is bovendien te zien of een auto zuinig of onzuinig is in vergelijking met auto's die ongeveer even groot zijn.

Bekijk online de energielabels op www.anwb.nl of bestel het brandstofverbruikboekje op www.vrom.nl.

Maatregel:	De autorijders binnen de inrichting volgen een training "Het Nieuwe Rijden"
Nummer:	D2a/b - Minder milieubelasting door de auto

● Toepassingsgebied/doelgroepen:

Wagenparkbeheerders, OV-bedrijven, transportondernemingen, leasebedrijven, rijtscholen, bedrijven, overheden, brancheorganisaties, consumentenorganisaties en consumenten.

Beschrijving

Het Nieuwe Rijden is een rijstijl die zoveel mogelijk gebruik maakt van de moderne autotechniek. Naast de rijstijl zijn belangrijke onderwerpen van Het Nieuwe Rijden de bandenspanning, energie-efficiënt aankoopgedrag (onder andere het energielabel voor auto's < 3,5 ton) en stimulering van energie-efficiënte in-car apparatuur, zoals boordcomputers, toerentalbegrenzers en cruise control. Het Nieuwe Rijden heeft een positief effect op het brandstofverbruik, de uitstoot van CO₂, de verkeersveiligheid en het rijcomfort. Daarnaast levert Het Nieuwe Rijden besparingen op door lagere kosten voor onderhoud en minder schadegevallen.

Toepasbaarheid

Het Nieuwe Rijden kan op verschillende manieren geïmplementeerd worden. Er zijn vier mogelijkheden:

- Laat chauffeurs/ mensen die (veel) rijden een training Het Nieuwe Rijden volgen. Dit kan een training op de weg zijn, maar bijvoorbeeld ook in een rijnsimulator die naar het bedrijf toe kan komen;
- Let bij de aankoop van nieuwe voertuigen op het energielabel voor auto's ;
- Zorg dat de bandenspanning van het wagenpark regelmatig gecontroleerd wordt;
- Zorg bij de aankoop van nieuwe voertuigen voor de inbouw van in-car apparatuur (dit is vaak al standaard) of installeer deze in al bestaande voertuigen.

Deze onderwerpen kunnen door bedrijven op verschillende manieren aangepakt worden:

- Maak beleid voor de aanschaf van nieuwe voertuigen (bijvoorbeeld alleen A- en B-label auto's);
- Maak beleid voor het volgen van een training Het Nieuwe Rijden (bij voorkeur voor iedereen met een rijbewijs);
- Registreer het brandstofverbruik en communiceer hierover;
- Maak iemand verantwoordelijk voor de juiste bandenspanning van de voertuigen.

Milieu-effect

Het effect op het milieu is vooral de vermindering van emissie van CO₂. De effecten van Het Nieuwe Rijden op de luchtkwaliteit zijn positief, met name door de meer gelijkmatige rijstijl. Bijkomend effect is geluidsreductie door het rijden in lagere toeren-tallen.

Kosten en baten

- De rijstijl van Het Nieuwe Rijden levert een besparing van gemiddeld 5 tot 10% brandstof op. (en een evenredige vermindering van CO₂-uitstoot) Daarnaast nemen de kosten voor schades af;
- Het op peil houden van de bandenspanning levert een brandstofbesparing van 2 tot 5% op. Daarnaast gaan de banden langer mee en neemt de verkeersveiligheid toe;
- Brandstofbesparende in-car apparatuur levert een extra brandstofbesparing van circa 5% op;
- Met behulp van het brandstofverbruikboekje kan beoordeeld worden wat de brandstofbesparing van de ene (personen)auto ten opzichte van de andere is. Dit kan vele procenten schelen.
- De kosten van de training Het Nieuwe Rijden bedragen € 150 voor twee dagdelen. Daarnaast kost het arbeidsuren, 0,5-1 dag per training.

De verschillende percentages kunnen niet zonder meer bij elkaar opgeteld worden.

Handhaafbaarheid

Het is eenvoudig te constateren of een maatregel daadwerkelijk is uitgevoerd:

- Als er nieuwe voertuigen worden aangeschaft, voldoen deze aan het vastgestelde beleid;
- Als er trainingen Het Nieuwe Rijden gevolgd worden kan de trainer een aanwezigheidslijst hanteren. Deelnemers krijgen na afloop ook een certificaat mee;
- Geïnstalleerde in-car apparatuur is zichtbaar in de voertuigen;
- Voor regelmatige controle van de bandenspanning kunnen onderhoudscontracten worden afgesproken met een bandenspecialist waarvan een kopie kan worden overlegd.

Beoordeling van de effecten (ook interessant voor het bedrijf in kwestie) kan door het registreren van het brandstofverbruik en het aantal gereden kilometers. Dit is voor veel bedrijven interessant om te doen. Dit moet over een periode van minstens drie maanden voor en drie maanden na de maatregel gebeuren om betrouwbare resultaten te krijgen. Om seizoensinvloeden uit te sluiten, verdient het aanbeveling om dezelfde periodes met elkaar te vergelijken, of om over een langere periode te monitoren. Wanneer het mogelijk is dit per persoon te doen kan het bedrijf ook nog sturen op verantwoordelijk rijgedrag. Ook andere zaken kunnen gemonitord worden, zoals schadegevallen en ziekteverzuim.

Aanvullende informatie

- www.hetnieuwewerijden.nl
- www.slimreizen.nl
- Maatregelen voor een schonere lucht; Publicatie 218b; CROW, Ede 2005;
- Maatregelen voor schone lucht, Publicatie L 39, InfoMil Den Haag, 2004
- Factsheets Quick-Scan uit Handreiking Luchtkwaliteitplan. www.infomil.nl

Maatregel:	Beschikbaar stellen van goed gelegen carpool parkeerplaatsen op het eigen terrein
Nummer:	E1 – Vollere auto's

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Carpoolen is het gezamenlijk rijden van werknemers in het woon-werkverkeer met zowel privé auto's als auto's voor zakelijke verplaatsingen. Door het gezamenlijk rijden zijn er minder parkeerplaatsen nodig op het terrein van de inrichting. De werkgever kan dit zogenaamde carpoolen stimuleren door het beschikbaar stellen van gereserveerde parkeerplaatsen vlakbij de ingang. Naast tijdwinst omdat men niet naar een parkeerplaats hoeft te zoeken, biedt het de deelnemers ook een bepaalde status (ze zijn zichtbaar voor collega's). Daarnaast draagt ook het verstrekken van een extra financiële vergoeding aan carpoolers bij aan een toename van het aantal werknemers, die carpoolen. Carpoolen is een goed alternatief als het terrein moeilijk per openbaar vervoer of per fiets bereikbaar is. Er is dan geen goed alternatief voor de eigen auto.

Toepasbaarheid

Het aantal werknemers, dat samen naar het werk rijdt, ligt tussen de 5 en 10%. Vooral werknemers in sectoren met gelijke aanvangs- en vertrektijden rijden samen. Te noemen zijn bedrijven die in ploegendienst werken en werknemers in de bouw. Bij bedrijven en organisaties met werknemers, die veel buiten de deur werkzaam zijn of met wisselende aanvangstijden te maken hebben, heeft carpoolen minder kans van slagen.

Het aanbieden van een 'gratis' gereserveerde parkeerplaats heeft vooral zin, als de parkeerdruk hoog is en als werknemers in de omgeving voor het parkeren moeten betalen.

Projecten die het carpoolen verder kunnen stimuleren, zijn het bieden van thuisomgarantie voor de deelnemers (zie E2), en het aanbieden van de mogelijkheden om een carpoolpartner te vinden (carpoolmatch, - date (zie E2 vervolg).

Carpoolen kan verder tot ontwikkeling komen als de overheden ondersteunende maatregelen nemen, zoals het inrichten van carpool parkeerplaatsen, waar de carpoolers elkaar kunnen treffen om samen verder te reizen.

Milieueffect

Het gezamenlijk rijden heeft direct effect op het aantal voertuigen en voertuigkilometers in het woon-werkverkeer. Naast een reductie op de CO₂-uitstoot zal ook de uitstoot van de schadelijke stoffen zoals NO_x en fijn stof verminderen met de toename van het aantal deelnemers. Ook het ruimtebeslag als gevolg van geparkeerde auto's zal afnemen.

Minder auto's betekent ook een betere doorstroming waardoor de extra uitstoot als gevolg van files zal verminderen.

De thuisblijvende auto zal een extra milieubelasting veroorzaken bij gebruik voor privé verplaatsingen. Onderzoek uit 1995 toont aan dat dit slechts beperkt blijft tot 10% van de bereikte reductie. Structureel carpoolen kan leiden tot een vermindering van het aantal tweede auto's, wat een bijkomend milieuvoordeel is.

Kosten en baten

De kosten voor een "gratis" gereserveerde parkeerplaats blijven beperkt tot het plaatsen van bebording en een lichte vorm van handhaving. Voor het structureel bevorderen van carpoolen zal de organisatie ook tijd en geld aan communicatie moeten besteden. Dit kan binnen de bestaande kaders plaatsvinden.

Naast de milieuvoordelen zijn er ook andere voordelen:

- de reiskosten voor de werknemers verminderen doordat zij deze kunnen delen;
- de inrichting heeft minder ruimte nodig voor parkeren en kan deze ruimte effectiever benutten;
- de bereikbaarheid van de inrichting kan verbeteren, enerzijds door minder files anderzijds door het bieden van een alternatief bij het ontbreken van openbaar vervoer;
- bij carpoolen vanuit de werkgever kunnen de werkgeverslasten lager uitvallen.

Handhaafbaarheid

Naast het met bebording herkenbaar maken van de gereserveerde carpoolplaatsen, moet ook het rechtmatig gebruik ervan controleerbaar zijn.

Met een vignet of sticker achter de voorruit kunnen carpoolauto's het rechtmatig gebruik van de gereserveerde parkeerplaats aantonen.

De organisatie kan door het opstellen van een regeling, waarin de randvoorwaarden voor deelname aan het carpoolen en het gebruik van de carpoolparkeerplaatsen beschreven staan, duidelijkheid over het gebruik verschaffen.

Om misbruik van de parkeerplaatsen tegen te gaan kan de organisatie een wielklem aanschaffen (mits het parkeren op eigen terrein betreft) of de parkeerplaatsen fysiek door een beugel of toegangscontrole afschermen.

Aanvullende informatie

- www.infomil.nl, adressen Vervoerscoördinatiecentra (VCC's)
- www.vm2.nl
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Stimuleren carpoolen door een carpoolregeling en thuisomgarantie
Nummer:	E2 – Vollere auto's

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Carpoolen is het gezamenlijk rijden van werknemers in het woon-werkverkeer met zowel privé auto's als auto's voor zakelijke verplaatsingen. De inrichting of organisatie kan dit gezamenlijk rijden bevorderen door medewerkers hiervoor een extra financiële vergoeding te geven in het kader van het woon-werkverkeer. De Belastingdienst heeft hiertoe fiscaal ook een aantal mogelijkheden geopend.

De werkgever kan het carpoolen verder stimuleren door het beschikbaar stellen van gereserveerde parkeerplaatsen vlakbij de ingang (zie E1).

Carpoolen is een goed alternatief, als de bedrijfsterrainen moeilijk per openbaar vervoer of per fiets bereikbaar zijn.

Eén van de bezwaren tegen carpoolen is het ontbreken van voldoende flexibiliteit. Denk aan noodsituaties, waarin een medewerker bijvoorbeeld snel naar een arts moet. Om deze bezwaren weg te nemen kan de werkgever zelf of in samenwerking met het Vervoerscoördinatiecentra VCC en andere bedrijven een systeem van thuisomgarantie opzetten. Hierdoor heeft de werknemer de mogelijkheid om altijd over vervoer naar huis te kunnen beschikken met een taxi, bedrijfs- of huurauto.

Toepasbaarheid

Carpoolen is een goed alternatief, als de bedrijfsterrainen moeilijk per openbaar vervoer of per fiets bereikbaar zijn. Alleen of gezamenlijk rijden zijn dan de enige alternatieven. Naast een extra financiële vergoeding per kilometer of een bedrag ineens voor carpoolers biedt thuisomgarantie een goed alternatief in onverwachte situaties. Het opzetten van deze service kan in eigen beheer of via een VCC plaatsvinden. Het principe is eenvoudig en tegen 'betrekkelijk' lage kosten te realiseren, omdat het uitgaat van een garantie op vervoer van en naar de woning. Het bieden van de garantie op vervoer haalt werknemers (potentiële carpoolers) over om te gaan carpoolen. Het kan leiden tot een toename van enkele procenten tot zelfs 10%. Ook kan men besluiten om andere deelnemers aan het vervoermanagementplan er gebruik van te laten maken (OV en fiets).

Milieu-effect

Het gezamenlijk rijden heeft direct effect op het aantal voertuigen en voertuigkilometers in het woon-werkverkeer. Naast een reductie op de CO₂-uitstoot zal ook de uitstoot van de schadelijke stoffen zoals NO_x en fijn stof verminderen met de toename van het aantal deelnemers. Ook het

ruimtebeslag als gevolg van geparkeerde auto's zal afnemen. Minder auto's betekent ook een betere doorstroming waardoor de extra uitstoot als gevolg van files zal verminderen.

De thuisblijvende auto zal een extra milieubelasting veroorzaken bij gebruik voor privé verplaatsingen. Onderzoek uit 1995 toont aan dat dit slechts beperkt blijft tot 10% van de bereikte reductie. Structureel carpoolen kan leiden tot een vermindering van het aantal tweede auto's, wat een bijkomend milieuvoordeel is.

Kosten en baten

De kosten van een carpoolregeling en voor het bieden van een service van thuisomgarantie zijn afhankelijk van de service die men aanbiedt.

Hoe hoog is de extra financiële vergoeding voor carpoolers? Onder welke condities kan men gebruik maken van thuisomgarantie? Alleen bij noodsituaties of ook bij overwerk? Met de bus naar huis of met een taxi? Een inschatting van de kosten kunnen werkgevers maken met de volgende formule: 'Het totaal aantal medewerkers dat gebruik mag maken van het systeem x 20% x de gemiddelde woon-werkafstand x de kosten per kilometer voor de gegarandeerde thuisrit' (Toolbox van Taxi Stop uit België).

De baten uiteten zich als volgt:

- De reiskosten voor de werknemers verminderen doordat zij deze kunnen delen.
- De inrichting heeft minder ruimte nodig voor parkeren en kan deze ruimte effectiever benutten.
- Het bedrijf bespaart op parkeerkosten van EUR 3.000 tot EUR 18.000,- per parkeerplaats op jaarbasis.
- De bereikbaarheid van de werkgever kan verbeteren, enerzijds door minder files anderzijds door het bieden van een alternatief bij het ontbreken van openbaar vervoer.
- Bij carpoolen vanuit de werkgever kunnen de werkgeverslasten lager uitvallen.
- Tevreden medewerkers, die minder snel vermoeid zijn.

Handhaafbaarheid

De werkgever kan de carpoolregeling overleggen en kan aangeven wie hiervan gebruik maken. Ook de regeling voor thuisomgarantie is vastgelegd. Beiden moeten met de OR besproken zijn en geïmplementeerd.

Aanvullende informatie

- *Vervoer en scus 2007*; VM2 Den Bosch 2006
- www.taxistop.be/toolbox
- www.vccoost.nl/carpoolthuisomgarantie.htm
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Aanbieden Carpoolmatch voorzieningen vanuit de werkgever
Nummer:	E2 vervolg – Vollere auto's

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Carpoolen, het gezamenlijk rijden naar het werk in de auto van één van de deelnemers, zowel met een privé auto als een auto voor zakelijk gebruik, komt alleen van de grond als potentiële deelnemers elkaar weten te vinden. De werkgever kan hierbij een actieve rol vervullen. Hij kan dit geheel zelfstandig oppakken of zich hierbij laten ondersteunen door een regionaal initiatief van een Vervoercoördinatiecentrum (VCC), of zich aansluiten bij landelijke initiatieven.

De rol van de werkgever bestaat uit het verspreiden van informatie over de voordelen van carpoolen en de ondersteunende mogelijkheden, die de werkgever biedt. Dit kan bestaan uit het publiceren van een lijst van belangstellenden of het hebben van een prikbord met carpoolwensen. Deze activiteiten kan de werkgever ondersteunen door het aanbieden van carpoolmatchmogelijkheden op basis van de postcode van de werknemers via het Intranet. Ook kan het bedrijf of de instelling zich aansluiten bij de eerder genoemde regionale of landelijke initiatieven. Het aanstellen van een vervoercoördinator door de werkgever, die potentiële carpoolers actief met elkaar in contact brengt, vormt een extra stimulans. Carpoolen is een goed alternatief als het bedrijfsterrein moeilijk per openbaar vervoer of per fiets bereikbaar is. Er is in dat geval geen ander goed alternatief voor gebruik van de eigen auto.

Toepasbaarheid

Het aantal werknemers dat samen naar het werk rijdt, ligt tussen de 5 en 10%. Vooral werknemers in sectoren met gelijke aanvangs- en vertrektijden rijden samen. Te noemen zijn bedrijven die in ploegendienst werken en werknemers in de bouw. Bij bedrijven en organisaties met werknemers die veel buiten de deur werkzaam zijn of met wisselende aanvangstijden te maken hebben, heeft carpoolen minder kans van slagen.

Om carpoolen onder de aandacht te brengen en te stimuleren kan de werkgever de carpoolers op verschillende wijzen faciliteren. Het aanbieden van een 'gratis' gereserveerde parkeerplaats heeft vooral zin als de parkeerdruk hoog is en als men in de omgeving voor het parkeren moet betalen (zie E1). Projecten die het carpoolen verder kunnen stimuleren zijn het aanbieden van een carpoolvergoeding en het bieden van thuiskomgarantie voor de deelnemers (zie E2).

Carpoolen kan verder tot ontwikkeling komen als de overheden ondersteunende maatregelen nemen, zoals het inrichten van 'kwalitatieve' carpoolparkeerplaatsen, waar de carpoolers elkaar kunnen treffen om samen verder te reizen.

Milieueffect

Het gezamenlijk rijden heeft direct effect op het aantal voertuigen en voertuigkilometers in het woon-werkverkeer. Naast een reductie op de CO₂-uitstoot zal ook de uitstoot van de schadelijke stoffen zoals NO_x en fijn stof verminderen met een toename van het aantal deelnemers. Ook het ruimtebeslag als gevolg van geparkeerde auto's zal afnemen. Minder auto's betekent ook een betere doorstroming waardoor de extra uitstoot als gevolg van files zal verminderen.

De thuisblijvende auto zal een extra milieubelasting veroorzaken bij gebruik voor privé verplaatsingen. Onderzoek uit 1995 toont aan dat dit slechts beperkt blijft tot 10% van de bereikte reductie. Structureel carpoolen kan leiden tot een vermindering van het aantal tweede auto's, wat een bijkomend milieuvoordeel is.

Kosten en baten

De kosten voor het opzetten van een carpoolmatchsysteem kunnen sterk verschillen. Het te kiezen systeem (eenvoudig of geavanceerd) hangt nauw samen met de omvang van de doelgroep en de te verwachten respons. Bij deelname aan georganiseerde matchsystemen van derden variëren de kosten van een paar euro tot enkele tientallen euro's per deelnemer. Dit is mede afhankelijk van de service die aanbieder biedt.

De baten uiten zich als volgt:

- de reiskosten voor de werknemers verminderen doordat zij deze kunnen delen;
- de inrichting heeft minder ruimte nodig voor parkeren en kan deze ruimte effectiever inzetten;
- de bereikbaarheid van de inrichting kan verbeteren, enerzijds door minder files anderzijds door het bieden van een alternatief bij het ontbreken van openbaar vervoer;
- bij carpoolen vanuit de werkgever kunnen de werkgeverslasten lager uitvallen;
- tevreden medewerkers, die minder vermoeid zijn.

Handhaafbaarheid

Bij deelname aan een regionaal of landelijk systeem zijn er contractuele afspraken gemaakt met de aanbieder van de service. In-company systemen en het actief ondersteunen van carpoolen door de werkgever zijn af te lezen uit de communicatieve uitingen van de werkgever naar zijn personeel en/of het beschikbaar hebben van een medewerker, die als vervoercoördinator optreedt.

Aanvullende informatie

- www.infomil.nl, zie VM2 en Vervoercoördinatiecentra (VCC's)
- www.vccoost.nl/carpoolthuiskomgarantie.htm
- www.taxistop.be/toolbox
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Beschikken over één of meer collectieve bedrijfsauto's voor zakelijk gebruik
Nummer:	F1 – Minder zakelijke en/of woon-werk autokilometers

▲ **Toepassingsgebied:**

Zakelijk verkeer

Beschrijving

Pool- of bedrijfsauto's zijn auto's die door de inrichting zijn aangeschaft, meestal op het bedrijf blijven staan en voor alle werknemers te gebruiken zijn als ze een zakelijke afspraak moeten maken. Poolauto's zijn niet persoonsgebonden en worden normaal gesproken niet gebruikt in het woon-werkverkeer.

Toepasbaarheid

Deze maatregel kan toegepast worden bij inrichtingen met veel zakelijk verkeer. Door de beschikbaarheid van poolauto's kan het aantal woon-werk verplaatsingen met de eigen auto verminderen. De inrichting moet beschikken over collectieve bedrijfsauto's waarmee aantoonbaar 50% of meer van het zakelijke autoverkeer wordt gereden. De maatregel is goed te combineren met maatregel D1 (poolauto's zuinigheidscategorie A en B). Inrichtingen kunnen zakelijke kilometers die met de eigen auto worden verreden niet langer meer vergoeden. Dit zal het gebruik van de bedrijfsauto door de medewerkers stimuleren of leiden tot een keuze voor een alternatieve vervoerswijze. Het terugdringen van het aantal zakenauto's is echter niet eenvoudig. Het gaat niet alleen om zakelijk verkeer, de zakenauto is ook vaak een secundaire arbeidsvoorwaarde. Alternatieven moeten daarom sterke voordelen opleveren.

Milieueffect

Het directe effect van deze maatregel is hoog. Als aantoonbaar 50% of meer van het zakelijke autoverkeer met deze poolauto's gereden wordt is het milieueffect groot. Het overige zakelijke

verkeer kan per fiets of OV. Daarnaast heeft deze maatregel een neveneffect op woon-werkverkeer: Het invoeren van deze maatregel kan er toe bijdragen dat werknemers vaker de eigen auto laten staan.

Kosten en baten

Het terugdringen van het aantal zakenauto's kan veel geld opleveren. Maar er moeten één of meer pool- of bedrijfsauto's worden aangeschaft. Of er kunnen afspraken gemaakt worden met verhuurbedrijven (Green Wheels of Auto Date). Een direct effect van deze maatregel is de afname van het aantal zakelijke kilometers met privé-voertuigen. Het imago van het bedrijf, zowel intern voor eigen personeel als extern voor klanten en zakelijke relaties, zal door deze milieumaatregelen verbeteren. In de praktijk worden meestal geen zakelijke kilometers vergoed wanneer de fiets als vervoermiddel wordt gebruikt. Toch is dit fiscaal gezien goed mogelijk. Ook het verstrekken van vergoedingen voor het gebruik van openbaar vervoer steekt gunstig af bij de autokostenvergoeding.

Handhaafbaarheid

De inrichting moet aantonen dat er een regeling is getroffen. Daarnaast moet het een administratie bijhouden waarin de zakelijk gereden kilometers worden bijgehouden. Deze administratie toont aan dat minstens de helft van alle zakelijke kilometers verreden is in (collectieve) bedrijfsauto's. Het bedrijf moet een accountantsverklaring overleggen.

Aanvullende informatie

- www.belastingdienst.nl
- www.autodate.nl voor Business autodate
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Beschikken over een vastgestelde verhuiskostenregeling die aantoonbaar stimuleert dicht bij het werk te wonen.
Nummer:	F2 – Minder zakelijke en/of woon-werk autokilometers

● **Toepassingsgebied:**
Woon-werkverkeer

Beschrijving

In Nederland ligt de woon-werkafstand al rond de 20 kilometer. Deze afstand neemt toe. Naarmate mensen verder van hun werk wonen zijn ze langer onderweg, nemen de kosten toe en valt een alternatief als de fiets af. Een bedrijf dat actief werknemers ondersteunt die dichterbij het werk willen wonen heeft dus veel te winnen.

Toepasbaarheid

Een werknemer kan in aanmerking komen voor een tegemoetkoming als hij/zij verhuist naar een woning binnen bijvoorbeeld een straal van 10 kilometer van de werkplek. Deze maatregel geldt niet als de werknemer overplaatsing vanwege zijn of haar werk krijgt. Ze geldt wel als de regeling de afgelopen drie jaar gebruikt is bij een eigen verhuizing van het bedrijf.

Milieueffect

Het verhuizen naar een woning die dichterbij de inrichting ligt, levert een direct effect op het milieu op. Het aantal kilometers woon-werkverkeer zal evenredig worden verminderd. Bovendien kan eerder de fiets als vervoermiddel worden gebruikt. Het overall milieueffect is echter laag omdat een tegemoetkoming vanuit de werkgever zelden aanleiding is om te verhuizen.

Kosten en baten

Bedrijven zijn erbij gebaat als werknemers zo dicht mogelijk bij het werk wonen: de werknemer wordt minder belast door het reizen, fiets en openbaar vervoer worden (financieel) interessanter, de behoefte aan parkeergelegenheid neemt af en de reiskosten zijn minder.

De kosten van de invoering van deze maatregel zijn laag tot nihil. Een en ander dient echter te worden vastgelegd in de arbeidsvoorwaarden en/of de CAO.

Het imago van het bedrijf zal vooral intern voor het eigen personeel verbeteren door deze milieumaatregel.

Handhaafbaarheid

De inrichting moet beschikken over een vastgestelde verhuiskostenregeling die aantoonbaar stimuleert dicht bij het werk te wonen. In ieder geval moeten de directe verhuiskosten worden goedge maakt of moet een vergoeding worden gegeven die in verhouding staat tot wat het bedrijf in drie jaar bespaart op de woon-werkkosten. De verhuisregeling moet worden aangetoond met CAO-afspraken of arbeidsvoorwaarden.

Maatregel:	Beschikken over een regeling voor woon-werkvergoeding die geen autokosten vergoedt boven de 30 kilometerwegafstand
Nummer:	F3 – Minder zakelijke en/of woon-werk autokilometers

● **Toepassingsgebied:**
Woon-werkverkeer

Beschrijving

Autokilometers boven de 30 kilometer wegafstand worden niet vergoed. Dit bespaart de inrichting veel geld en stimuleert de medewerker om dichterbij het werk te gaan wonen of voor openbaar vervoer te kiezen. Naast deze regeling kunnen tegelijkertijd ook vergoeding of verstrekking in natura worden gedaan. Denk hierbij aan het gebruik van (dienst)fietsen of OV-regelingen.

Toepasbaarheid

Het is aan de werkgever om fiscaal onbelast tot € 0,19 per kilometer voor woon-werkverkeer een vergoeding te geven. Maar de autovergoeding kan ook worden gebruikt als instrument om het autoverkeer te beperken. Door de kosten boven 30 kilometer woon-werkverkeer niet meer te vergoeden, komen de kosten voor het autogebruik meer bij de medewerker te liggen. Dit beleid heeft meer effect als deze maatregel wordt gecombineerd met bijvoorbeeld een volledige OV-vergoeding (zie ook C1).

Milieu-effect

Deze maatregel heeft een direct effect: er worden minder kilometers woon-werkverkeer gemaakt. Het overall milieueffect is gemiddeld. Afhankelijk

van het aandeel autogebruik in het woon-werkverkeer van de inrichting heeft deze maatregel gemiddeld positieve gevolgen op milieuaspecten, als uitputting fossiele brandstoffen, uitstoot schadelijke stoffen, geluidhinder verkeer, tegengaan ruimtebeslag en visuele hinder.

Kosten en baten

De kosten van de invoering van deze maatregel zijn laag tot nihil. Een en ander moet worden vastgelegd in de arbeidsvoorwaarden en/of de CAO. Door het verlagen van de vergoeding bespaart de inrichting op het reiskostenbudget. Het imago van het bedrijf zal vooral intern voor het eigen personeel verbeteren door deze milieu-maatregel.

Handhaafbaarheid

De inrichting kan deze maatregel aantonen als in de arbeidsvoorwaarden is opgenomen dat de maximale afstand waarvoor woon-werk verkeer met de auto vergoed wordt 30 kilometer of minder bedraagt.

Aanvullende informatie

- Zie ook Cd-rom Haaglanden op www.haaglanden.nl onder werken/vervoermanagement.
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Beschikken over een aannamebeleid gericht op het bevorderen van werken in de eigen woonplaats of nabij OV-locaties
Nummer:	F4 - Minder zakelijke en/of woon-werk autokilometers

● **Toepassingsgebied:**
Woon-werkverkeer

Beschrijving

Het heeft voor bedrijven veel voordelen als de werknemers dicht bij de vestiging wonen. Zo hebben de werknemers meer keuzemogelijkheden om op het werk te komen, is het bedrijf minder afhankelijk en nemen de kansen voor de fiets of het OV structureel toe.

Toepasbaarheid

Deze maatregel is vooral toepasbaar wanneer er in het bedrijf medewerkers werken in oproepdienst. Of wanneer er sprake is van gevoelig liggende begin- en eindtijden (tijden wanneer er veel kans op files is, of zeer vroege of late momenten waar er geen OV beschikbaar is). Het bedrijf kan dan bij het aannamebeleid vooral die kandidaten selecteren die op korte afstand van de inrichting wonen. Deze maatregel wordt versterkt wanneer de inrichting ook een verhuiskostenregeling (F2) of een woon-werkvergoedingregeling heeft die de reiskosten boven de 30 kilometer wegafstand niet vergoedt (F3).

Milieueffect

Het directe effect op het milieu is gering. Het effect is beperkt door het kleine aantal gevallen per jaar waarin de regeling toegepast kan worden.

Kosten en baten

De kosten van de invoering van deze maatregel zijn laag tot nihil.

Door het verlagen van de vergoeding zal de inrichting besparen op het reiskostenbudget. Reizen van huis naar werk kost tijd en kan, vooral bij langere afstanden, belastend (vermoeiend) zijn voor de werknemer. Baten voor het bedrijf zijn dat de medewerkers op tijd beschikbaar zijn en flexibel kunnen worden ingezet. Voordeel voor de medewerkers is dat zij meer keuze hebben in verschillende vormen van vervoer en niet meer afhankelijk zijn van autovervoer.

Handhaafbaarheid

De inrichting beschikt over een aannamebeleid gericht op het bevorderen van werken in eigen woonplaats (bebouwde kom / fietsafstand) of op OV-locaties (NS stations of frequente bushaltes). Een dergelijk beleid hebben niet veel werkgevers op papier staan, terwijl ze er in de praktijk, bij het aannemen van personeel, wel rekening mee houden. De directie zal schriftelijk moeten verklaren dat 'bij gelijke geschiktheid' gekozen wordt voor een medewerker wonend in de plaats waar de werkgever is gevestigd of nabij OV-locatie.

Aanvullende informatie

- Zie ook Cd-rom Haaglanden op www.haaglanden.nl onder werken/vervoermanagement.
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Beschikken over een vastgestelde regeling die duurzaam omgaan met bedrijfsgebonden autokilometers stimuleert
Nummer:	F5 – Minder zakelijke en/of woon-werk autokilometers

▲ **Toepassingsgebied:**
Zakelijk verkeer

Beschrijving

In Nederland wordt ruim 80% van de zakelijke ritten per auto afgelegd. Anders dan voor het woon-werkverkeer is er in het zakelijke verkeer een veel groter bedrijfsbelang om te zorgen voor een snelle verplaatsing van personen en goederen. De werknemer moet daarom de vrije hand krijgen om daarin voor de inrichting de best mogelijke keuzes te maken. De werkgever kan echter een regeling aanbieden die de werknemer stimuleert verantwoord met zijn verplaatsingen om te gaan, bijvoorbeeld door het benutten van combinatiemogelijkheden. Vooral voor dienstreizen over langere afstand kan het openbaar vervoer een reële optie zijn. Voor het laatste stuk van station naar eindbestemming is een vergoeding van de kosten van een (trein)taxi of de fiets een goed alternatief. Daarnaast valt ook te denken aan het combineren van afspraken of concentreren van afspraken op één plek.

Toepasbaarheid

Deze maatregel is goed toepasbaar wanneer de werknemers veel externe afspraken hebben en/of veel afspraken op grotere afstand hebben vanaf de inrichting, of wanneer de werkgever vestigingen heeft op meerdere locaties.

Milieu-effect

Bijvoorbeeld van een afname van 10% van het aantal autokilometers zal het milieueffect (gemeeten in uitputting fossiele brandstoffen, uitputting schadelijke stoffen en geluidhinder) minimaal evenredig zijn.

Kosten en baten

De kosten voor de invoering van deze maatregel zijn praktisch nihil. Deze maatregel is aantrekkelijk voor bedrijven, omdat zij resulteert in lagere kosten voor het zakelijk vervoer (reiskosten en parkeren). Bovendien is zij aantrekkelijk voor bedrijven en werknemers, omdat werknemers de reistijd die met het openbaar vervoer (spoor of bus) wordt afgelegd kan benutten voor werken. Treinkilometers (zelfs 1e klas) zijn aanmerkelijk goedkoper dan zakelijke kilometers. Zeker op langere afstanden is een 1e klas plaats in de trein, gezien de prijs, het comfort en de mogelijkheden om te werken, een goede concurrent van de auto. Bovendien kunnen structurele files worden omzeild en kan de aankomsttijd met redelijke zekerheid worden gepland. Het imago van de werkgever, zowel intern voor eigen personeel als extern voor klanten en zakelijke relaties, zal door deze milieumaatregelen verbeteren.

Handhaafbaarheid

De inrichting moet aantonen dat ze over een dergelijke regeling beschikt en dat er zoveel gebruik van gemaakt wordt dat minimaal 10% van de bedrijfsgebonden, zakelijke kilometers is komen te vervallen. Dit laatste kan door het werkelijke aantal kilometers voor bezoeken af te zetten tegen het aantal kilometers dat wordt afgelegd om van de inrichting heen en terug te rijden.

Aanvullende informatie

- NS-Businesscard (www.nsbusinesscard.nl)
- MobilityMixx Card = Auto van de Zaak gecombineerd met OV (www.mobilitymixx.nl)
- www.slimreizen.nl



Maatregel:	Beschikken over minder dan één parkeerplaats op elke 10 werknemers
Nummer:	G1 – Meer aandacht voor parkeren en organisatie

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Het bedrijf heeft de beschikking over minder dan 1 parkeerplaats op elke 10 werknemers. Bij het vaststellen van het aantal beschikbare parkeerplaatsen moeten het eigen terrein en de parkeerplaatsen binnen een straal van 500 meter vanaf het bedrijf worden meegerekend. Het gaat hierbij om eigen en gehuurde parkeerplaatsen en om parkeervergunningen.

Toepasbaarheid

Steeds meer bedrijven kampen met parkeerproblemen. Naast het stimuleren van het gebruik van fiets, openbaar vervoer en carpool kan het nodig zijn ook parkeermaatregelen op eigen terrein te treffen om het probleem te beheersen. Wanneer een bedrijf structureel over een zeer beperkt aantal parkeerplaatsen kan beschikken, zal het autogebruik rond de vestiging ook beperkt zijn. Bedrijven gaan meestal over tot parkeermaatregelen als er ruimtegebrek is (bijvoorbeeld door bedrijfsuitbreiding) en/of vanwege kostenoverwegingen.

Als in de omgeving van het bedrijf betaald parkeren of een belanghebbenden-parkeerregeling is ingevoerd, zullen maatregelen echt pijn doen voor die werknemers die hun auto voortaan niet meer op eigen terrein kunnen parkeren. Als het parkeren in de omgeving gratis is, zal het bedrijf ervoor moeten zorgen dat de in de omgeving van het bedrijf geparkeerde auto's van werknemers daar geen overlast veroorzaken.

Bij invoering van een parkeerregime kijkt de werkgever bij voorkeur per medewerker naar de noodzakelijkheid van autogebruik. Dit ervaren de medewerkers gewoonlijk als hard, maar eerlijk. Het parkeerregime betreft maatregelen om het gebruik van de op het eigen terrein aanwezige parkeerplaatsen te reguleren door bepaalde werknemers wel en andere geen toestemming te geven tot het gebruik ervan. Dit kan op diverse manieren, zoals via pasjes of sleutels.

Milieueffect

Door het nemen van deze maatregel wordt het autoverkeer beperkt. Daarmee ontstaat direct een positief effect op de uitputting van fossiele brandstoffen en de uitstoot van schadelijke stoffen. Daarnaast wordt de geluid- en visuele hinder beperkt en heeft het een positief effect op het ruimtebeslag. Deze maatregel heeft zowel effect voor het woon-werkverkeer als voor het bezoekersverkeer.

Kosten en baten

De kosten voor het invoeren van het parkeerregime zijn afhankelijk van de eigen invulling, maar kunnen zo goed als nihil zijn.

Naast de milieuvoordelen zijn er ook andere voordelen:

- het bedrijf heeft minder ruimte nodig voor parkeren en kan deze ruimte effectiever inzetten;
- omdat de parkeerdruk in de omgeving van het bedrijf vermindert, wordt de bereikbaarheid voor de bezoekers en klanten verbeterd;
- wanneer parkerende medewerkers in de directie (woon)omgeving geen overlast veroorzaken dan heeft dit een positieve uitstraling op het imago van het bedrijf.

Handhaafbaarheid

De regelgeving voor de openbare weg is bij het bevoegd gezag bekend, het aantal plaatsen op het bedrijfsterrein is eenvoudig te tellen. Het bedrijf hoeft het aantal afgenomen vergunningen niet aan te tonen.

Om misbruik van de parkeerplaatsen tegen te gaan kan de organisatie een wielkleem aanschaffen (mits het parkeren op eigen terrein betreft) of de parkeerplaatsen fysiek afschermen door een beugel of toegangscontrole.

Aanvullende informatie

- Zie ook Cd-rom Haaglanden op www.haaglanden.nl onder werken/vervoermanagement.
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Beschikken over een vastgesteld vervoerplan met uitvoeringsprogramma dat aan minimumeisen voldoet; Beschikken over een vast aanspreekpunt voor vervoer, een vervoercoördinator of -vervoermanager
Nummer:	G2 – Meer aandacht voor parkeren en organisatie

● **Toepassingsgebied:**

▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Een vervoerplan biedt houvast voor een betere benadering van het vervoer rond een vestiging en maakt vervoermanagement concreet. In een vervoerplan geeft een bedrijf aan welk beleid het voert om reductie van autogebruik te realiseren. In het vervoerplan geeft het bedrijf aan welke doelen ze nastreeft en de wijze waarop ze deze doelen wil realiseren. De activiteiten legt men in het plan vast waarbij ook een tijd en kostenplanning zijn vermeld. Ook de personele inzet is een belangrijk onderdeel van het plan.

De doelen die in het vervoerplan worden geformuleerd moeten minimaal milieuvriendelijk zijn (dus niet alleen een lease/zakenauto regeling bieden). Het vervoerplan is een basisvoorziening en kan gecombineerd worden met andere maatregelen.

Als onderdeel van het plan kan de inrichting een persoon aanwijzen die aanspreekpunt is voor vervoer met duidelijke taken richting informatieverstrekking en coördinatie, zoals een vervoercoördinator of een -manager. Deze persoon heeft een aanjaagfunctie en een duidelijke taakopdracht.

Toepasbaarheid

Een vastgesteld vervoerplan beschikt over een uitvoeringsprogramma dat aan minimumeisen voldoet:

- een analyse van de Ausgangssituatie (onder andere locatie, aantal werknemers, werktijden en -ritmes, knelpunten in bereikbaarheid, zakelijk verkeer, wensen werknemers). Een goede inventarisatie kan ook dienen als zogenaamde nulmeting met het oog op een evaluatie van effecten via een tweede meting op een later tijdstip;
- beargumenteerde keuzes ten aanzien van de uitvoering (bijvoorbeeld carpoolparkeerplaatsen in combinatie met een matchssysteem);
- een plan van aanpak met maatregelen (onder andere termijn, afspraken met andere partijen, zoals gemeenten, uitvoering, communicatie met en naar werknemers, evaluatie).

Milieu-effect

De milieueffecten van deze maatregel zelf zijn beperkt. Zodra het vervoerplan tot uitvoering komt zullen de effecten van de afzonderlijke maatregelen toenemen door synergiewerking.

Kosten en baten

De kosten van het maken van een vervoerplan zijn afhankelijk van de aanpak en de omvang van het plan. Een bedrijf kan een vervoerplan zelf opstellen, uitvoeren en beheren. Om hierin expertise te ontwikkelen zijn diverse cursussen op de markt beschikbaar. Maar er zijn ook gespecialiseerde bureaus die een vervoerplan voor een bedrijf kunnen opzetten.

Een actieve opstelling van het bedrijf en regelmatige communicatie naar alle betrokken partijen over de effecten en resultaten van de genomen maatregelen levert vaak een positieve uitstraling op.

De kosten van de vervoercoördinator (VC) drukken op de personeelsbegroting. Deze functie valt vaak te combineren binnen de afdeling facility management of personeelsmanagement. De VC kan zichzelf terugverdienen als zijn werk succes heeft – onderwerp op de agenda, minder zakenauto's nodig, lagere kosten voor zakelijke reizen en minder parkeerplaatsen noodzakelijk.

Handhaafbaarheid

De laatste update van het vervoerplan is niet ouder dan drie jaar. Essentieel is dat het vervoerplan niet alleen een beschrijving biedt maar duidelijke keuzes maakt. Een plan van aanpak voor het hele concern geldt alleen als aangetoond kan worden dat daarmee de vestiging volledig uit de voeten kan. Als het vervoerplan ook in parkeren voorziet is ook G1 van toepassing.

Wanneer een vervoercoördinator is aangesteld moet dat blijken uit een document waarin de naam van de medewerker wordt vermeld en waaruit blijkt dat het duurzaam regelen van vervoer tot zijn takenpakket behoort.

Aanvullende informatie

Het Adviespunt Vervoermanagement – VCC in de regio kan u adviseren over het opstellen van een vervoerplan.

Bedrijven die zelf aan de slag willen kunnen via dit adviespunt het Werkmodel Vervoermanagement bestellen, dat een volledig routeplan en diverse concrete toolkits bevat.

- www.infomil.nl
- www.vm2.nl
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Werken met een mobiliteitsbudget ter sturing van persoonsgebonden budgetten
Nummer:	G3 a/b - Meer aandacht voor parkeren en organisatie

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Vervoerskosten zijn voor een belangrijk deel autokosten. Het mobiliteitsbudget moet het automatisme doorbreken om voor de woon-werkverplaatsing en zakelijke reis automatisch de auto te kiezen. Door werknemers op basis van een reële prijsstelling zelf te laten kiezen tussen de verschillende alternatieven zijn marktgestuurde grote verschuivingen te verwachten. De werking is groter naarmate ze met meer andere maatregelen wordt gecombineerd.

Toepasbaarheid

De werknemer kan net als bij een cafeteria kiezen uit verschillende opties voor het maken van zijn woon-werk of zakelijke verplaatsing. Voor het woon-werkverkeer valt de denkbare keuze uit een zakenauto, een OV jaarkaart – NS Businesscard – MobilityMixx, betaald parkeren, telewerk faciliteiten, een bedrag ineens en combinaties daar tussen. Uitgangspunt is dat het budget bij de verschillende opties gelijk blijft. De flexibiliteit in vervoer staat voorop, zodat de reiziger telkens de meest geschikte vervoerwijze kiest.

Milieueffect

Door de bewuste keuze voor het vervoermiddel zullen er minder autokilometers gemaakt worden, wat positief uitwerkt op de CO₂-uitstoot, de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast. Een reductie van 6% lijkt haalbaar.

Kosten en baten

Budgetneutraal of kostenverlaging.

Handhaafbaarheid

Openbaar maken van de regeling en het gebruik ervan. Welke werknemers doen hieraan mee?

Aanvullende informatie

- www.montefeltro.nl/modules/bedrijfskosten/index.asp voor het maken van een scan van de bedrijfskosten
- www.nsbusinesscard.nl
- www.mobilitymixx.nl
- www.vm2.nl zie themabijeenkomst 8 juni 2006
- www.slimreizen.nl

Maatregel:	Beschikken over een vastgesteld parkeerbeleid
Nummer:	G4 - Meer aandacht voor parkeren en organisatie

- **Toepassingsgebied:**
- ▲ Woon-werkverkeer en Zakelijk verkeer

Beschrijving

Door een eigen parkeerbeleid vast te stellen krijgt de inrichting controle over de parkeersituatie op eigen terrein en directe omgeving. Vooral bij een tekort aan parkeerplaatsen kan het bedrijf de vestiging zo beter bereikbaar maken.

Toepasbaarheid

In een parkeerplan komt het volgende aan de orde:

- inventarisatie eigen parkeercapaciteit, vaststellen van de parkeerplaatsen die op het eigen terrein beschikbaar zijn en van de vrije parkeerruimte op straat;
- het meten van de parkeerdruk; hoe intensief wordt de beschikbare parkeercapaciteit gebruikt, gemeten op verschillende momenten;
- effectief omgaan met de parkeercapaciteit; door bijvoorbeeld aanwijzen van parkeerplaatsen voor speciale doelgroepen, plaatsen van slagbomen, beter beheer en voorlichting aan medewerkers;
- toewijzing van schaarse parkeerplaatsen. Normaal gesproken wordt in een parkeerplan voorrang gegeven aan zakelijk verkeer, bezoekers en werknemers die de auto echt nodig hebben. De doelgroepen, prioriteiten en het aantal te verdelen plaatsen worden in het plan vastgelegd. Ook de regels, het beheer en de controle is hiermee vastgelegd;
- technische aspecten: inrichting, beheer en techniek. Hiermee wordt bedoeld het organiseren van de parkeerruimte door bijvoorbeeld het aanleggen van plaatsen voor carpoolers, mindervaliden, bezoekers, of door het plaatsen van een technisch systeem voor het gecontroleerd toelaten van auto's.

Deze maatregel kan verzaamd worden door het opnemen van de maatregel dat medewerkers die op fietsafstand wonen geweerd worden van het parkeerterrein. Een redelijke fietsafstand is een afstand van 7,5 kilometer (ongeveer een half uur fietsen). Deze afstand komt overeen met de bebouwde kom van een middelgrote gemeente. Kan alleen toegepast worden als de situatie ter plekke zich daartoe leent.

Milieueffect

Het milieueffect is substantieel. Het aantal in aanmerking komende situaties is nog beperkt, maar neemt toe doordat steeds meer gemeenten overgaan naar 'belanghebbende parkeren'. Door het nemen van deze maatregel wordt het autoverkeer beperkt. Dit heeft een direct positief effect op de uitputting van fossiele brandstoffen en de uitstoot van schadelijke stoffen. Daarnaast wordt de geluid- en visuele hinder beperkt en heeft het een positief effect op het ruimtebeslag. Deze maatregel heeft zowel effect voor het woon-werkverkeer als voor het bezoekersverkeer. Minder auto's betekent ook een betere doorstroming waardoor de extra uitstoot als gevolg van files zal verminderen.

Kosten en baten

Hierdoor ontstaat structureel ruimte op het parkeerterrein en hoeven geen kostbare parkeerplaatsen te worden aangelegd of bijgehouden.

Handhaafbaarheid

Het parkeerbeleid zal in enige vorm op papier moeten staan en wordt bekrachtigd door minimaal de financieel of facilitair manager.

Aanvullende informatie

- Zie ook Cd-rom Haaglanden op www.haaglanden.nl onder werken/vervoermanagement.
- www.slimreizen.nl

Bijlage D Maatregelen goederenvervoermanagement

Deze bijlage geeft inzicht in de maatregelen die inrichtingen (bedrijven en instellingen) kunnen nemen om de nadelige milieueffecten van goederenvervoer zoveel mogelijk te beperken.

De maatregelen en voorbeelden uit de praktijk worden hier belicht aan de hand van stimuleringsprogramma's, die hiervoor in de afgelopen jaren zijn ontwikkeld. Deze bijlage bespreekt zowel programma's die nog lopen als programma's die zijn beëindigd. De kennis en ervaringen die ze hebben opgeleverd worden hierbij aangegeven of zijn na te lezen in de vele verwijzingen. Voor de mogelijkheden om te kunnen deelnemen aan lopende programma's verwijzen we naar de betreffende websites. Voor vragen hierover of andere vragen over vervoermanagement kunt u contact opnemen met de Helpdesk van InfoMil.

De programma's in deze bijlage zijn ingedeeld naar de categorieën die eveneens in hoofdstuk 4 zijn gehanteerd.

Categorieën:

- A Het verplaatsen van minder kuub**
 - Transportbesparing
- B Het afleggen van minder transportkilometers**
 - Logistieke efficiëntie
 - (Verladers) samenwerking
- C Brandstofbesparing**
 - CO₂ Verkeer en Vervoer
 - Het Nieuwe Rijden
- D Minder uitstoot van vervuilende stoffen door het goederenvervoer**
 - Roetfilters op Dieselmotoren
 - Stimuleren Euro 5 motoren
- E Minder geluidsoverlast door het goederenvervoer**
 - Spooreplacements
 - PIEK

A **Het verplaatsen van minder kuub goederen**

Transportbesparing

Toepassingsgebied/doelgroepen:

Verladers, fabrikanten, carrosserie- en trailerbouwers en toeleveranciers.

Beschrijving

De maatregelen binnen Transportbesparing leiden tot minder noodzaak om kilometers te maken.

Voor transportbesparing kunnen twee clusters van mogelijke maatregelen worden onderscheiden:

- geringere uitstoot van schadelijke stoffen (NO_x en fijn stof) en broeikasgassen, door een vermindering van het te verplaatsen volume en/of gewicht.

Hieronder kunnen, onder andere, projecten vallen die zich richten op het verminderen van de verplaatsing van lucht en water, het herontwerpen van producten door het gebruik van lichtere materialen of het gebruik van elektronische informatiedragers.

- geringere uitstoot van schadelijke stoffen (NO_x en fijn stof) en broeikasgassen door een vermindering van de afstand waarover de goederen worden vervoerd.

Hieronder kunnen, onder andere, projecten vallen die zich richten op innovaties in de productieketen of samenwerking met andere partijen uit de keten, met als gevolg productie op locatie of tussenwerkingen die vervallen.

Toepasbaarheid

De maatregelen zijn te groeperen naar:

Procesinnovaties

Hierbij gaat het om veranderingen in het productieproces die er toe leiden dat er minder water of lucht wordt vervoerd of om nieuwe processen die ingezet worden tijdens de productie die leiden tot transportbesparing. Dit kan door het vervoeren van minder water, het vervoeren van minder lucht of inzet van een geheel nieuw proces ingezet worden, waardoor er transportbesparing optreedt. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het ontgassen van containers, het toepassen van soil mix als vervanging voor de betonnen fundering, het terugwinnen van vezels uit pulp en het verkrijgen van wertsapconcentraat uit stoomschillen.

Productinnovaties

Hierbij staat het herontwerpen van het product centraal. Dit kan door het opklapbaar of stapelbaar maken van producten, verandering in de constructie of materiaalkeuze, geen retourstroom nodig of de verpakking van een product aanpassen.

Keteninnovaties

In de categorie 'keteninnovaties' staat het anders inrichten van de productieketen centraal. Dit kan door gebruik te maken van digitale distributie, het herinrichten van de logistieke keten en het verplaatsen van de productie naar een andere locatie.

Milieueffecten

Het effect op het milieu is vooral de vermindering van emissie van CO₂ en andere stoffen (zoals NO_x en fijn stof). In veel gevallen is ook sprake van een vermindering van energiegebruik door de toegepaste maatregel, maar of, en hoeveel moet per geval worden bepaald.

Kosten & baten

De kosten en baten van de diverse maatregelen zijn per maatregel en ook per bedrijf sterk verschillend. Procentuele besparingen (in kilometers) kunnen bereikt worden van 5 tot 95% van de oorspronkelijke kilometers. Zo kan soms bijvoorbeeld bij verplaatsing van de volledige productie van iets wat eerst uitbesteed werd, nagenoeg alle kilometers vermeden worden. De kosten die bespaard worden, hangen af van de besparing in kilometers, maar ook van het proces wat er voor in de plaats komt, of de extra investeringen die moeten worden gedaan. Over het algemeen hebben de projecten (inclusief onderzoek en ontwikkeling) een terugverdientijd tussen de 2 en 7 jaar.

Handhaafbaarheid

Niet voor elk bedrijf zijn er mogelijkheden om kostenefficiënt het aantal te vervoeren kuub terug te dringen. Wel kan elk bedrijf een inventarisatie (laten) doen van de mogelijkheden en kosten en baten die samenhangen met de voor dit bedrijf potentiële mogelijkheden.

Aanvullende informatie

- www.senternovem.nl/transportbesparing

B Het afleggen van minder Transportkilometers

Logistieke Efficiency (voorheen programma TMS, Transactie Modal Shift)

Toepassingsgebied/doelgroepen:

Verladers, vervoerders, expediteurs, logistiek dienstverleners, rederijen, fabrikanten, carrosserie- en trailerbouwers en toeleveranciers.

Beschrijving

De maatregelen in Logistieke Efficiency (voorheen TMS) leiden tot het verbeteren van de efficiency van het goederenvervoer binnen de gehele logistieke keten door het reduceren van het aantal te rijden wegkilometers, besparing van het brandstofgebruik en het overzetten van goederenstromen naar andere modaliteiten dan wegvervoer (modal shift, zie mogelijke nadelige milieueffecten in paragraaf 4.3).

Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan het verminderen van de CO₂- en NO₂- en PM10 emissies. Een voorwaarde is wel dat de andere modaliteiten "schoon zijn", vooral binnenvaart is zonder extra maatregelen niet per definitie schoner dan wegverkeer. Het beschouwen van de totale vervoerketen is daarvoor noodzakelijk.

Toepasbaarheid

De maatregelen zijn te groeperen naar:

- Logistieke efficiency, bijvoorbeeld het aanpassen van distributiepatronen, geografische clustering met leverdagen, bundelen van kleine aanvoerstromen of reduceren van leveringsfrequentie.
- Modal shift: vervoer via het wegtransport voortaan via binnenvaart, short sea of spoor transporteren.
- Transportefficiency, bijvoorbeeld het invoeren van een rit- of routeplanningssysteem, centraliseren van de transportplanning of inzetten van navigatiesystemen.
- Voertuigefficiency, bijvoorbeeld het inzetten van dubbeldek opleggers, grotere wagens,

De toepasbaarheid van een maatregel is te bepalen door het uitvoeren van de TMS zelfscan (zie www.transactie-modalshift.nl) of de digiscan (vrij beschikbaar). Door de scan toe te passen wordt duidelijk in hoeverre welke maatregelen een positief effect hebben op milieu- en bedrijfseconomische zaken.

Milieueffect

Het effect op het milieu is vooral de vermindering van emissie van CO₂ en andere stoffen (zoals NO₂ en fijn stof). Bijkomende effecten zijn een betere benutting van de beschikbare weginfrastructuur en de geluidsreductie.

Kosten & baten

Het invoeren van de maatregelen betekent in ieder geval dat het betreffende bedrijf op langere termijn, na het doen van investeringen en na de implementatie ervan, financiële voordelen heeft. Met behulp van de zelfscan of digiscan kan een eerste indruk verkregen worden van de kostenbesparingen als er meer dan één maatregel wordt toegepast.

Handhaafbaarheid

De handhaafbaarheid van de maatregelen is niet eenvoudig te controleren. Bedrijven moeten een plan maken waarin wordt aangegeven wat de huidige situatie is met bijbehorend aantal wegkilometers en brandstofverbruik (de zogenaamde nulmeting). Na toepassing van de maatregelen moet opnieuw nagegaan worden wat het aantal wegkilometers en brandstofverbruik is, aangevuld met andere factoren die van invloed kunnen zijn geweest op het gewijzigde kilometrage en brandstofverbruik.

Aanvullende informatie

- www.duurzamelogistiek.nl

(Verladers)samenwerking

Toepassingsgebied/doelgroepen

(Verladers)samenwerking is bedoeld voor opdrachtgevers van goederenvervoer (en dus niet op transportbedrijven / logistieke dienstverleners) die een samenwerking op logistiek gebied willen opzetten.

Beschrijving

(Verladers)samenwerking is gericht op het tot stand brengen van langdurige structurele samenwerking tussen opdrachtgevers van goederenvervoer, zoals producenten en handelaren. De samenwerking moet leiden tot een hoger serviceniveau voor de klant (bijvoorbeeld winkeliers krijgen minder vaak een leverancier aan de deur) of tot lagere logistieke kosten. Het project verladersamenwerking, dat in opdracht van Ministerie van V&W is uitgevoerd, heeft veel informatie opgeleverd over hoe bedrijven een samenwerking kunnen opzetten en welke struikelblokken en succesfactoren daarbij een rol spelen. Veel informatie is gratis te vinden op www.senternovem.nl/Verladerssamenwerking.

Er is in het kader van dit project geen subsidie of persoonlijke ondersteuning beschikbaar voor bedrijven die een samenwerking willen opzetten.

Toepasbaarheid

Samenwerking is in de eerste plaats een kwestie van vertrouwen en van willen. De kans op een succesvolle samenwerking wordt groter naarmate de partijen geen directe concurrenten zijn, de tijd nemen en een enigszins overeenkomend logistieke profiel hebben.

Milieueffect

Deze vorm van samenwerking kan leiden tot een hogere beladingsgraad van vrachtvoertuigen, en dus tot minder voertuigkilometers. Dat heeft een gunstig effect op NO₂, CO₂ en fijn stof emissies, op de drukte op de wegen en de reductie van weg verkeerslawaaï.

Kosten & baten

Het opzetten van samenwerkingsprojecten betekent allereerst vaak langdurig investeren in het opbouwen van vertrouwen. Dat kost voornamelijk tijd. Daarnaast moeten de logistieke systemen en de planning op elkaar worden aangepast. Baten liggen vooral op het gebied van een hoger serviceniveau voor afnemers en op lagere logistieke kosten voor de samenwerkende partijen.

Handhaafbaarheid

Het aantonen van een samenwerking op logistiek gebied is relatief eenvoudig: vaak ligt er een samenwerkingsovereenkomst met allerlei afspraken over de samenwerking. Ook is er inzicht in de logistieke indicatoren (aantal ritten, dropdichtheid, dropgrootte etc.) die met de samenwerking zullen verbeteren.

Aanvullende informatie

- www.senternovem.nl/verladerssamenwerking

C Brandstofbesparing

CO₂ verkeer & vervoer

Toepassingsgebied/doelgroepen

Verladers, vervoerders, expediteurs, logistiek dienstverleners, rederijen, fabrikanten, carrosserie- en trailerbouwers en toeleveranciers.

Beschrijving

Maatregelen die aan de orde komen binnen het Subsidieprogramma CO₂-reductie Goederenvervoer en die een flinke bijdrage leveren aan de beperking van de CO₂-uitstoot in het goederenvervoer. We hebben het dan over de meest uiteenlopende projecten op het gebied van goederenvervoer via weg, water of rails. Hieronder enkele voorbeelden.

Aanpassingen aan voertuigen

Door gebruik te maken van zuiniger motoren of voertuigtechnologie en bepaalde alternatieve brandstoffen (hybride voertuigen, aardgas of (2e generatie) biobrandstoffen) kunt u de CO₂-uitstoot flink omlaag brengen. Ook een verbetering van de luchtweerstand door aanpassing van de vormgeving van het voertuig kan ervoor zorgen dat er minder brandstof nodig is.

Efficiëntere logistiek of belading

Optimaliseren van belading en aanpassen van laadruimte kan een lager brandstofverbruik realiseren. Maar ook het efficiënter inzetten van voertuigen, het minimaliseren van zogenaamd 'leegrijden' en het terugbrengen van het aantal kuub efficiënter wordt. 'Onnodige' kilometers rijden door rit- en routeoptimalisatie zorgen voor minder CO₂-uitstoot. Daarnaast kan gedacht worden aan het bundelen van lading of transportstromen in samenwerking met andere transportbedrijven, logistieke dienstverleners of verladers.

Andere modaliteit van transport

Het stimuleren van het gebruik van andere transportmodaliteiten dan de vrachtauto. Denk bijvoorbeeld aan het gebruik van ladingdragers die ook geschikt zijn voor intermodaal transport of verschuivingen van wegtransport naar spoor of binnenvaart. Ook aanpassingen aan producten of procesoptimalisatie die leiden tot een verminderde transportbehoefte komen mogelijk in aanmerking voor subsidie.

Toepasbaarheid

Voor bijna elk bedrijf is een van de maatregelen toepasbaar. De mate waarin het voor een bedrijf ook rendabel is, is afhankelijk van de eigen situatie. Een gedeelte van de maatregelen zijn verwerkt in de Digiscan (zie onder logistieke efficiency/ TMS).

Milieu-effect

Het effect op het milieu is vooral de vermindering van emissie van CO₂ en in sommige gevallen andere stoffen (zoals NO₂ en fijn stof). Bijkomende effecten zijn voor sommige projecten een betere benutting van de beschikbare weginfrastructuur en de geluidsreductie.

Kosten & baten

Het invoeren van de maatregelen betekent in ieder geval dat het betreffende bedrijf op langere termijn financiële voordelen heeft. Zie ook [www.senternovem.nl/CO₂-goederenvervoer](http://www.senternovem.nl/CO2-goederenvervoer). Met de zelfscan of digiscan kan een eerste indruk verkregen worden van de kostenbesparingen als er meer dan één maatregel wordt toegepast.

Handhaafbaarheid

Bedrijven moeten een plan maken waarin ze aangeven wat de huidige situatie is met bijbehorend aantal wegkilometers en brandstofverbruik (de zogenaamde nulmeting). Na toepassing van de maatregelen moet het bedrijf opnieuw nagaan wat het aantal wegkilometers en brandstofverbruik is, aangevuld met andere factoren die van invloed kunnen zijn geweest op het gewijzigde kilometer- en brandstofverbruik.

Aanvullende informatie

- www.transactie-modalshift.nl

"Het nieuwe rijden"

Toepassingsgebied/doelgroepen:

Wagenparkbeheerders, OV-bedrijven, transportondernemingen, leasebedrijven, rijdscholen, bedrijven, overheden, brancheorganisaties, consumentenorganisaties en consumenten.

Beschrijving

Het Nieuwe Rijden is een rijstijl die zoveel mogelijk gebruik maakt van de moderne autotechniek. Naast de rijstijl zijn belangrijke onderwerpen van Het Nieuwe Rijden de bandenspanning, energie-efficiënt aankoopgedrag (onder andere het energielabel voor auto's < 3,5 ton) en stimulering van energie-efficiënte in-car apparatuur, zoals boordcomputers, toerentalbegrenzers en cruise control. Het Nieuwe Rijden heeft een positief effect op het brandstofverbruik, de uitstoot van CO₂, de verkeersveiligheid en het rijcomfort. Daarnaast levert Het Nieuwe Rijden besparingen op door een vermindering van het ziekteverzuim onder chauffeurs en lagere kosten voor onderhoud en minder schadegevallen.

Toepasbaarheid

Het Nieuwe Rijden kan op verschillende manieren geïmplementeerd worden. Er zijn vier mogelijkheden:

- Laat chauffeurs/ mensen die (veel) rijden een training Het Nieuwe Rijden volgen; Dit kan een training op de weg zijn, maar bijvoorbeeld ook in een rijnsimulator die naar het bedrijf toe kan komen;

- Let bij de aankoop van nieuwe voertuigen op het energielabel voor vrachtauto's < 3,5 ton);
- Zorg dat de bandenspanning van het wagenpark regelmatig gecontroleerd wordt;
- Zorg bij de aankoop van nieuwe voertuigen voor de inbouw van in-car apparatuur (deze is vaak al standaard) of installeer deze in al bestaande voertuigen.

Deze onderwerpen kunnen door bedrijven op verschillende manieren aangepakt worden:

- Maak beleid voor de aanschaf van nieuwe voertuigen (bijvoorbeeld alleen A- en B-label auto's);
- Maak beleid voor het volgen van een training Het Nieuwe Rijden (bij voorvoor iedereen die rijdt);
- Registreer het brandstofverbruik en communiceer hierover;
- Maak iemand verantwoordelijk voor de juiste bandenspanning van de voertuigen.

Milieueffect

Het effect op het milieu is vooral de vermindering van emissie van CO₂. De effecten van Het Nieuwe Rijden op de luchtkwaliteit zijn positief, met name door de meer gelijkmatige rijstijl. Bijkomend effect is geluidsreductie door het rijden in lagere toeren-tallen.

Kosten & baten

- De rijstijl van Het Nieuwe Rijden levert een besparing van gemiddeld 5 tot 10% brandstof op en een evenredige vermindering van CO₂-uitstoot. Daarnaast nemen de kosten voor schades af.
- Het op peil houden van de bandenspanning levert een brandstofbesparing van 2 tot 5% op. Daarnaast gaan de banden langer mee en neemt de verkeersveiligheid toe.
- Brandstofbesparende in-car apparatuur levert een brandstofbesparing van circa 5% op.
- Met behulp van het brandstofverbruikboekje kan beoordeeld worden wat de brandstofbesparing van de ene personenauto ten opzichte van het andere is. Dit kan vele procenten schelen.

De verschillende percentages kunnen niet zonder meer bij elkaar opgeteld worden. In 2004 heeft NEA Transportonderzoek- en opleiding B.V. een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van Het Nieuwe Rijden bij transportbedrijven. De introductie en implementatie van Het Nieuwe Rijden-activiteiten (trainingen, in-car apparatuur of registratie en terugkoppeling) leidt in het goederentransport op langere termijn tot een besparing van EUR 0,98 per 100 kilometer. Voor Nederlands, nationaal transport (80.000 km per jaar) betekent dit een jaarlijkse kostenbesparing van EUR 800 per voertuig. Voor internationaal transport gaat het om een kostenbesparing van ongeveer EUR 1.400 per voertuig per jaar.

Handhaafbaarheid

Het is eenvoudig te constateren of een maatregel daadwerkelijk is uitgevoerd:

- Als er nieuwe voertuigen worden aangeschaft, voldoen deze aan het vastgestelde beleid.
- Als er trainingen Het Nieuwe Rijden gevolgd worden kan de trainer een aanwezigheidslijst hanteren. Deelnemers krijgen na afloop ook een certificaat mee.
- Geïnstalleerde in-car apparatuur is zichtbaar in de voertuigen.
- Voor regelmatige controle van de bandenspanning kunnen onderhoudscontracten worden afgesproken met een bandspecialist en waarvan een kopie kan worden overlegd.

Beoordeling van de effecten (ook interessant voor het bedrijf in kwestie) kan door het registreren van het brandstofverbruik en het aantal gereden kilometers. Dit is voor veel bedrijven interessant om te doen. Dit moet over een periode van minstens drie maanden voor en drie maanden na de maatregel gebeuren om betrouwbare resultaten te krijgen. Wanneer het mogelijk is dit per persoon te doen kan het bedrijf ook nog sturen op verantwoordelijk rijgedrag. Ook andere zaken kunnen gemonitord worden, zoals schadegevallen.

Aanvullende informatie

- www.hetnieuwerijden.nl
- www.nea.nl

D Minder vervuilende emissies door het goederenvervoer

Roetfilters op dieselmotoren.

Toepassingsgebied/doelgroepen

De roetfilters zijn in eerste instantie bedoeld voor het wegverkeer: personenauto's en vrachtauto's. De doelgroep bestaat uit de wagenparkbeheerders van personen- en goederenvervoertuigen. Ook wordt aandacht besteed aan andere dieselmotoren, zoals toegepast in de binnenvaart, locomotieven en mobiele machines

Beschrijving

Om de uitstoot van fijn stof (PM10) te verminderen kunnen dieselmotoren worden voorzien van een roetfilter. Met de huidige stand van de techniek is het wel een voorwaarde dat deze dieselmotor gebruik maakt van laagzwavelige dieselolie. Het huidige fijn stof beleid is in eerste instantie gericht op het wegverkeer: personenauto's en vrachtauto's. Niet alleen omdat ze al gebruik maken van laagzwavelige brandstof, ook omdat ze gezamenlijk het grootste volume hebben en het aanpakken van deze dieselmotoren dus het snelste effect oplevert.

Toepasbaarheid

Het voorzien van het wegverkeer van roetfilters kan ook bij apk-stations plaatsvinden. Voor andere dieselmotoren zoals toegepast in de binnenvaart, locomotieven en mobiele machines wordt een ander scenario bedacht. Voor deze motoren moeten per sector en gebruik de mogelijkheden worden bekeken.

Milieueffecten

Voor de nu in het wegverkeer toegepaste filters is een fijn stof reductie mogelijk van 30% tot meer dan 90%, afhankelijk van het type filter. Dit betekent een aanmerkelijke verbetering van de luchtkwaliteit.

Kosten en baten

De filters met de hoogste effectiviteit (actief regenererende filters) zijn ook de meest kostbare. Voor verschillende voertuigtypen bestaan er mogelijkheden voor subsidie. De subsidieregeling staat beschreven in bijgevoegde stukken. Daarnaast geeft het rijden met een roetfilter het bedrijf een positief imago

Aanvullende informatie

Meer informatie is te vinden op www.senternovem.nl (verkeersmaatregelen luchtkwaliteit en www.milieuzones.nl).

Stimulering Euro 5 motoren

Toepassingsgebied/doelgroepen

Ondernemers, wagenparkbeheerders, transport-bedrijven

Beschrijving

Tot 1 oktober 2006 mochten ondernemers nog een vrachtwagen met een Euro 3 motor kopen. Tot 1 oktober 2009 is een Euro 4 motor verplicht. Na deze datum is een Euro 5 motor verplicht. Een Euro 4 motor stoot tot 3,5g/kWh stikstofoxiden en 0,02 g/kWh fijn stof uit. Een Euro 5 motor is schoner wat betreft de uitstoot van stikstofdioxiden. (tot 2,0g/kWh stikstofoxiden en 0,02 g/kWh fijn stof).

Toepasbaarheid

Het kabinet stimuleert – vanwege de luchtkwaliteit – de aanschaf van schonere motoren (Euro 5 en hoger) met een subsidiemaatregel vrachtwagens en bussen. Zie hiervoor www.minvrom.nl

Milieueffect

Minder uitstoot van NO_x en PM10.

Kosten en baten

De aanschaf van de Euro 5 motoren wordt financieel ondersteund. Zie hiervoor www.senternovem.nl. Ondernemers kunnen hiervoor in aanmerking komen. Bovendien krijgen ondernemers met een Euro V motor, korting op toll-systemen, bijvoorbeeld de Duitse Maut. Milieuzones zijn toegankelijk voor deze voertuigtypen.

Meer informatie zie www.senternovem.nl.

Aanvullende informatie

- www.senternovem.nl/EURO5

E Minder geluidbelasting door het Goederenvervoer

SPOORemplacements

Toepassingsgebied/doelgroep

Infrastructuurbeheerders, eigenaren spooremplacements, ProRail, wegvervoerders

Beschrijving

Het Innovatieprogramma Geluid (IPG) ontwikkelt maatregelen die verkeerslawaaï van weg en rail aanpakken bij de bron.

In Nederland zijn ruim 100 spoorwegemplacements (rangeerterreinen). Vaak liggen deze emplacements in een dichtbevolkte omgeving, bijvoorbeeld midden in een grote stad. Op een emplacement gebeurt veel: treinen rangeren, schoonmaken, onderhoud plegen, kleine reparaties uitvoeren en het voorverwarmen van diesel-treinen. Al deze activiteiten kunnen leiden tot geluidsoverlast voor de directe omgeving.

Toepasbaarheid

IPG-Rail voert een aantal projecten uit waarin wordt getest hoe je handelingen op een emplacement efficiënter kunt uitvoeren, zodat er minder vaak treinen heen en weer gereden hoeven te worden. Bijvoorbeeld het gelijktijdig uitvoeren van onderhoudsactiviteiten of een trein na de laatste rit laten parkeren naast het perron en niet naar het emplacement laten rijden.

Milieueffect

Reductie geluidsemmissies.

Kosten en baten

De logistieke efficiency kan een economisch voordeel zijn voor vervoerders en eigenaren van emplacements. Er wordt meer lading vervoerd met minder (vracht)wagens en de capaciteit van het emplacement wordt beter benut.

Handhaafbaarheid

Via de milieuvergunning voor inrichtingen.

Aanvullende informatie

- www.innovatieprogrammangeluid.nl

PIEK, maatregelen gericht op een stiller wagenpark

Toepassingsgebied/doelgroepen

Vervoerders, leveranciers van de stille producten en bouwers van vrachtwagens en chassis en carrosserieën.

Beschrijving

PIEK levert een bijdrage aan het op gang brengen van de marktwerking van "stille" producten waardoor gebruik van deze producten in de avond en nacht de overlast als gevolg van laden en lossen wordt beperkt. Onderzoek in 1999 toonde aan, dat veel laad- en loshandelingen de normen van 60 en

65 dB(A) uit de AMvB overschreden. Voertuigen en producten die bij het laden en lossen worden gebruikt, bleken niet aan de geluidseisen te kunnen voldoen. Dankzij de resultaten van het programma PIEK is het nu mogelijk om distributiemateriaal aan te schaffen waardoor geluidsoverlast tot het verleden behoort.

Toepasbaarheid

Vervoerders in de distributie kunnen stille producten/maatregelen aanschaffen en op hun distributie(vracht)wagens bouwen. Het gaat om de volgende producten:

- intelligente snelheidsbegrenzer;
- achteruitrijdsignalering (in plaats van geluidsignalering met piepgeluid worden camerastystemen gebruiken);
- laadklep (speciale geluidswerende coating op de laadvloer aangebracht);
- opbouw bestelwagens;
- opbouw vrachtwagens;
- opbouw trailer;
- opbouw aanhangwagens (de wanden en vloeren van de opbouwen worden afgedekt met geluidwerende materialen);
- koelinstallatie (omkist en stillere onafhankelijke motoraandrijving, waardoor de geluidsbron is geïsoleerd);
- stuwage lading;
- deurvergrendeling voertuig (vervanging van de lawaaiige componenten);
- remsysteem vrachtwagen;
- automatisch laad- lossysteem;
- meeneemheftruck;
- hand-pallettruck (elektrisch).

Milieueffect

Op 1 juni 1996 trad de nieuwe Winkeltijdenwet in werking. In deze wet wordt niet langer een maximum gesteld aan het aantal openingsuren per week en krijgen winkels de vrijheid om 's avonds tot 22.00 uur geopend te zijn. Ook voor de transporteurs heeft deze wijziging van de winkeltijdenwet de nodige gevolgen. In combinatie met de toenemende drukte op de wegen, zijn vervoerders gedwongen om eerder dan wel later te bevoorraden. Verschuiving van transportactiviteiten naar de vroege ochtend en/of avond kan leiden tot het ontstaan van geluidsoverlast op tijden, die voor omwonenden als hinderlijk worden ervaren. Om geluidsoverlast voor omwonenden te beperken, is in 1998 de Algemene Maatregel van Bestuur Detailhandel en Ambachtsbedrijven van kracht geworden. In deze AMvB zijn onder andere de geluidsniveaus bij laden/lossen in de avond en nacht vastgelegd.

In de avonduren van 19.00 uur tot 23.00 uur is het toegestane geluidsniveau beperkt tot 65 dB(A) maximaal. Voor de nachtelijke uren van 23.00 uur tot 07.00 uur geldt een maximum van 60 dB(A).

Kosten & baten

Vervoerders/distributeurs investeren in producten die hen de mogelijkheid verschaffen om steden op

andere tijden te bevoorraden dan binnen de beperkte venstertijden. Hierdoor ontstaat er tevens ruimte in logistieke efficiency. Gebleken is dat langzaam maar zeker vrachtverkeer dat niet aan de wettelijke geluidsnormen voldoet, geweerd wordt uit de steden. Hierin zit dus een economisch maar ook imago voordeel voor de vervoerder die investeert in geluidarme componenten of maatregelen.

Handhaafbaarheid

Er zijn ruim 60 verschillende 'stille producten' op de markt om de geluidsoverlast te beperken. Deze producten zijn herkenbaar aan het PIEK-keur.

Aan dit logo op een product is te zien dat de winkel en/of vervoerder er alles aan heeft gedaan om de geluidsoverlast te beperken. De gemeenten kunnen op grond van dit logo en de genomen maatregelen vervoerders en winkels bevoordelen: als leveranciers kunnen voldoen aan de geluidsnormen mogen ze in de avond en nacht dus winkels beleveren.

Aanvullende informatie

- www.senternovem.nl/piek



Bijlage E Checklist Maatregelen personenvervoermanagement

Toelichting:

Op deze checklist zijn alle maatregelen voor personenvervoer uit het informatieblad nogmaals weergegeven.

Met behulp van de informatie uit bijlage C van dit blad, kunt u nagaan welke maatregelen voor een bedrijf of instelling van toepassing zijn, al toegepast of interessant/relevant zijn.

Per maatregel die mogelijk voor een bedrijf of instelling van toepassing is, kunt u vervolgens nagaan of hij al is toegepast. Van de dan over-

gebleven mogelijk van toepassing zijnde maatregelen kan het bedrijf aangeven of ze wel of niet interessant zijn om in te voeren. Voor de interessante maatregelen kan het bedrijf aangeven welke acties gewenst zijn om tot invoering van de maatregel over te gaan en op welke termijn de maatregel zij verwachten de maatregel te treffen. Hierdoor ontstaat een duidelijk overzicht waarmee het bedrijf of instelling in overleg kan gaan met het bevoegd gezag en waarmee ze zelf aan de slag kan.

Nr.	Maatregel	Van toepassing	Al toegepast	interessant/relevant	niet interessant/relevant	Actie	Planning
A	Minder verplaatsingen						
A1	Regeling thuis- en/of telewerken						
A2	Minder reisdagen						
A3	Teleconferencing						
B	Meer met de fiets						
B1	Werknemersregeling rond fiets-van-de-zaak						
B2	Regeling die het gebruik van de fiets ondersteunt						
B3a	Goede fietsenstallingen op de werkplek						
B3b	Fietspomp, reparatieset op de werkplek, regeling voor onderhoud						
B3c	Douche- en kleedruimtes op de werkplek						
B4	Volledige vergoeding van stallingkosten op station						
B5	Poolfietsen voor zakelijk gebruik of OV-fiets						
B6	Actieve communicatie over de mogelijkheden van de fiets						
C	Meer met de trein, bus, tram, auto						
C1	Aanbieding OV-abonnementen vanuit werkgever						
C2a	Deelname aan pendeldienst tijdens spits naar OV-knooppunt						
C2b	Voorziening vervoersdienst bij daluren naar OV-knooppunt; werknemers of bezoekers						
C3	Deelname aan vanpools voor het woon-werkverkeer						
C4a/b	Gebruik combi OV kaart voor zakelijk verkeer						
C5	Actieve communicatie OV						

Nr.	Maatregel	Van toe- passing	Al toe- gepast	interessant/ relevant	niet interessant / relevant	Actie	Planning
D	Minder milieuvervuiling door de auto						
D1a/b	Zakelijke Lease- en Poolauto's in milieuklassen A en B						
D2a/b	De autorijders binnen het bedrijf volgen een training 'Het nieuwe Rijden'						
E	Vollere auto's						
E1	Goed gelegen carpool parkeerplaatsen op eigen Parkeerterrein						
E2	Eigen carpoolregeling vanuit de werkgever en thuiskomgarantie						
E2 ver- volg	Aanbieden carpoolmatch voorzieningen vanuit werkgever						
F	Minder zakelijke en/of woonwerk autokilometers						
F1	Één of meer collectieve bedrijfsauto's voor zakelijk gebruik						
F2	Verhuiskostenregeling die stimuleert dichter bij werk te wonen						
F3	Woon-werkvergoeding zonder autokostenvergoeding boven 30 km						
F4	Aannamebeleid gericht op werken in eigen woonplaats of op OV-locaties						
F5	Regeling ter stimulering duurzaam omgaan met bedrijfsgebonden autokilometers stimuleert						
G	Meer aandacht parkeren en organisatie						
G1	Minder dan 1 parkeerplaats per 10 werknemers						
G2	Vastgesteld vervoerplan met uitvoeringsprogramma; en/of vast aanspreekpunt voor vervoer: vervoercoördinator						
G3a/b	Mobiliteitsbudget ter sturing van persoonsgebonden budgetten						
G4	Vastgesteld parkeerbeleid						

Bijlage F Vragenlijst besparingspotentieel Vervoermanagement

Algemene gegevens

In te vullen door bedrijf	
Bedrijfsnaam	
Adres	
Postcode en plaats	
Contactpersoon	
Telefoon	
Fax	
Email	
Datum	
Handtekening	

De volgende bijlagen zijn toegevoegd	
	d.d.
	d.d.
	d.d.
	d.d.
	d.d.

In te vullen door het bevoegd gezag	
Vragenlijst ontvangen op	
Nummer	
Ambtenaar	

Vervoermanagement

(I) Analyse vervoersstromen (jaar:)

Woon-werkverkeer	
Aantal werknemers	
Vervoerswijze	% OV % auto % fiets % bedrijfsvervoer % overig
Aantal werknemers wonen binnen en straal van 7,5 km (fietsafstand)	

Bezoekers	
Aantal bezoekers (gemiddeld per dag)	
Vervoerswijze	% OV % auto % fiets % overig
Piektijden (uren of weekdays) in het bezoekersverkeer	

Goederenverkeer	
Aantal transportkilometers uitbesteed aan een externe vervoerder of verlader (km per jaar)	
Aantal transportkilometers eigen vervoer (km per jaar)	
Vervoerswijze	% trein % vrachtauto % scheepvaart % overig

Zakelijk verkeer	
Aantal kilometers zakelijk verkeer (km per jaar)	
Vervoerswijze	% OV % auto % overig
Aantal werknemers met meer dan 2 dagen per week autogebruik voor zakelijk verkeer	
Aantal zakenauto's	

Locatie	
Aantal parkeerplaatsen op eigen terrein	
Betaald parkeren in omgeving, aantal vergunningen	
Afstand tot dichtstbijzijnde OV-halte (tram, bus, metro)	
Afstand tot dichtstbijzijnde treinstation	

(II) Maatregelen vervoermanagement

	Ja	Nee
Is er eerder een vervoersonderzoek uitgevoerd en/of plan van aanpak opgesteld? (Zo ja, dan onderzoeksrapportage en/of plan van aanpak bijvoegen).		

Welke maatregelen heeft u reeds uitgevoerd op het gebied van vervoermanagement?		
Geef de maatregelen weer die u de afgelopen vier jaar heeft uitgevoerd	Wanneer uitgevoerd?	Resultaat?
Zijn er nog maatregelen voor de nabije toekomst gepland?	Wanneer gepland?	Schatting van het te verwachten resultaat
Zijn er maatregelen, die eerder wel zijn onderzocht maar uiteindelijk niet zijn uitgevoerd?	Wanneer onderzocht?	Reden waarom niet uitgevoerd

(III) Registratie vervoersbewegingen

Vervoersstroom	Welke gegevens	Wijze van registreren	Frequentie

(Bron: Werkboek Wegen naar Preventie bij bedrijven, InfoMil, april 2006)

Bijlage G Onderdelen vervoersonderzoek

Onderzoek Vervoermanagement

Het onderzoeksrapport voor vervoer moet ingaan op de onderstaande onderwerpen. Hierbij is het onderzoek toe te spitsen op de vervoersstromen die relevant zijn (dus waarvan de ondergrenzen worden overschreden):

- *Beschrijving van het woon-werkverkeer:* Waar komt het personeel vandaan en hoe verplaatsen de werknemers zich? Via een postcodeonderzoek kan in kaart worden gebracht waar de werknemers vandaan komen. Samen met de gegevens over hoe mensen zich nu naar het bedrijf verplaatsen en met de gegevens over mogelijk geconstateerde knelpunten kunnen doelgroepen vastgesteld worden voor wie extra maatregelen getroffen kunnen worden, zoals OV-grootverbruikerscontracten, speciale leasecontracten, carpoolen en fietsenplannen.
- *Beschrijving van het bezoekersverkeer:* Wat zijn de bezoekersaantallen? Waar komen de bezoekers zoal vandaan, hoe verplaatsen ze zich van en naar het bedrijf (als dit bekend is), komen ze op bepaalde tijden of verspreid over de dag, zijn er knelpunten of (lokale) problemen als gevolg van het bezoekersverkeer?
- *Beschrijving van het zakelijk verkeer:* Zijn er veel zakenauto's in gebruik? Zijn er contracten voor zakelijke autorijders om ook van het openbaar vervoer gebruik te kunnen maken, regelingen voor bedrijfsvervoer, beschikbaarstelling van dienst, etsen, bedrijfsauto's, huurauto's op afroep?
- *Beschrijving van het goederenvervoer:* aantal transportkilometers dat door of voor het bedrijf wordt gemaakt, vervoerswijze, beladingsgraad en logistiek.
- *Spelen andere locatiespecifieke aspecten een rol?* Zijn er bijvoorbeeld problemen van de nabijgelegen wijken op het gebied van ruimtebeslag, parkeren, geluidsoverlast of luchtkwaliteit? Hoe is de bereikbaarheid van het bedrijf en in welke mate speelt dit een rol?

- *Een overzicht van de technische en organisatorische mogelijkheden tot vervoermanagement en de kwantificering ervan* (ook van de niet redelijke maatregelen). Per maatregel wordt de volgende informatie vermeld: algemene beschrijving, toepasbaarheid (inclusief eventuele voorwaarden), investeringskosten, de te verwachten eventuele besparingen (uitgedrukt in milieuwinst, zoals CO₂-reductie en/of brandstofverbruik, en in kosten). Ook de maatregelen worden vermeld, die al genomen zijn of nog lopen. Hierbij moet vermeld worden wat de (voorlopige) resultaten van die maatregelen zijn en wat de knelpunten bij het invoeren zijn of waren. Ook eerder onderzochte opties die niet zijn uitgevoerd behoren hier te worden beschreven, met vermelding van de redenen voor het niet doorvoeren van de opties. Ten slotte geeft het bedrijf aan welke maatregelen nog op haalbaarheid moeten worden beoordeeld, hoe dat gaat gebeuren en wanneer (inclusief de prioriteit).
- *Plan van aanpak* voor het uitvoeren van de redelijke maatregelen: overzicht van de maatregelen ingedeeld naar zeker, voorwaardelijk, onzeker of onhaalbaar. Hieraan wordt een (voorlopige) planning gekoppeld voor de invoering van de zekere maatregelen.

De kilometersweg voor vervoermanagement:

1. voorkom vervoer (bijvoorbeeld door stimuleren telewerken);
2. voorkom autogebruik (zoals stimuleren gebruik van fiets, openbaar vervoer en andere alternatieven);
3. verbeter het vervoermiddel (zoals zuinige auto's, cruise control);
4. verbeter het gebruik van het vervoermiddel (zoals rijstijltraining, carpoolen, betere beladingsgraad).

(Bron: *Werkboek Wegen naar Preventie bij bedrijven*, InfoMil, april 2006)

Bijlage H Geraadpleegde informatiebronnen

- *Handreiking Wegen naar Preventie bij bedrijven*, InfoMil, december 2005
- *Werkboek Wegen naar Preventie bij bedrijven*, InfoMil, april 2006
- *R11-1 Jurisprudentiebundel Verruimde reikwijdte Wet milieubeheer – Aanvulling 2003*, InfoMil 2003
- Handleiding "De Wet milieubeheer en vervoermanagement", VNG, 2000
- Werkmodel "Vervoermanagement" Ministerie Verkeer en Waterstaat Den Haag, 2000
- *Vervoer en Fiscus*, VM2, Den Bosch 2006
- CROW publicatie 158 - *Leidraad Fietsparkeren*, CROW, juni 2001
- *Mobiliteitsmanagement op weg naar anders reizen*, uitgave in het kader van het EU programma Treatise, SenterNovem, 2005
- *Succesvoorbeelden ter navolging: Vervoermanagement als een professionele bedrijfsactiviteit met resultaat*, Ecorys-AVM oktober 2005
- *Mobiliteitsmanagement, maatregelen voor bedrijven*, Verkeeradvis
- *Samenwerken bij Mobiliteitsproblemen, Bekijk het*. KPVV, oktober 2005
- *Nota Mobiliteit*, Ministerie Verkeer en Waterstaat, 2006
- Wet milieubeheer, Ministerie van VROM,
- Websites van diverse organisaties (zie maatregelbladen)

InfoMil is een initiatief van de ministeries van VROM en Economische Zaken, in samenspraak met Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen. InfoMil is een opdracht van het ministerie van VROM en een onderdeel van SenterNovem.

InfoMil

Juliana van Stolberglaan 3

2595 CA Den Haag

Postbus 93144

2509 AC Den Haag

Telefoon 070 373 55 75

Telefax 070 373 56 00

info@infomil.nl

www.infomil.nl

Een publicatie van InfoMil,
september 2007

31MVM0701

www.senternovem.nl

info@senternovem.nl