

## Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

Onderwerp: Vervoermanagement

Cie-datum : 1 april 2004

Cie-nummer: 2004IME16

---

<b>Procedure:</b> in GS (na Cie. Vergadering) op:	inspraak: nee
eerdere behandeling in cie:     nee	op:     -
in PS: nee	op:     -

---

Behandelend ambtenaar: Jaap Griffioen  
Portefeuillehouder: dhr. G.Mik

toestel: 3466

---

### Inleiding

In de vergadering van 29 januari 2004 is de commissie informatie toegezegd over de recente ontwikkelingen rond vervoermanagement n.a.v. de behandeling van "Luteijn".

Bijgaande notitie geeft de situatie van eind februari weer.

Vermeld hierbij kan worden dat GS hebben ingestemd met de continuering van vervoermanagement door VenM voor de periode 2005 en 2006.

Vervolg inleiding op pagina 2 nee

---

### Wordt geagendeerd:

voor korte bespreking (er kunnen enkele kleine opmerkingen worden gemaakt) en vervolgens ter kennisneming.

---

**Beoogd effect**

Commissie informeren over stand van zaken met betrekking tot vervoermanagement.

**Argumenten**

Recente ontwikkelingen bij de uitvoerende instantie voor vervoermanagement, wijziging van de financiering en de aanpak regionale verkeersproblematiek (Luteijn).

**Kantttekeningen**

-

**Financiën**

Voor de periode 2005 en 2006 zal de financiering van vervoermanagement uit de BDU plaatsvinden.

**Realisatie**

VenM voert de werkzaamheden gedurende deze periode uit.

**Communicatie**

-

**Bijlagen**

Notitie “Vervoermanagement 2004 t.m. 2006”

---

## **Notitie Vervoermanagement 2004 t.m. 2006**

### **Aanleiding**

De commissie IME is in de vergadering van 29 januari 2004 toegezegd dat ze geïnformeerd zal worden over de positionering van VenM. Een aantal recente ontwikkelingen geeft hiertoe aanleiding.

### **Inleiding**

Sinds 1990 zet het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in op stimulering van vervoermanagement bij bedrijven. Met ingang van 2000 zijn de taken en rijksmiddelen overgegaan naar de provincies en kaderwetgebieden. Binnen de provincie Utrecht wordt deze taak uitgevoerd door de Stichting VenM (Vervoersanalyse en Mobiliteitsadvies). Een zelfstandige stichting bestuurd door VNO/NCW, KvK's en vakbonden. De stichting wordt gesubsidieerd door provincie en BRU. Met wisselend succes is op de door VenM ontwikkelde aanpak ingezet. VenM voert provincie- en regiobreed overkoepelende projecten uit met advies, kennisontsluiting, onderzoek, ontwikkeling en communicatie. VenM ondersteunt op lokaal niveau werkgevers, werknemers en gemeenten met het maken van afspraken om mobiliteits- en vervoermanagement te introduceren. De provincie ziet vervoermanagement als een taak voor het bedrijfsleven. De publiek-private rolverdeling is mede met het oog op de wijziging in de financiering toe aan een herijking.

### **Ontwikkelingen**

De volgende ontwikkelingen spelen momenteel rond VenM, het bestuur en de rol van de overheid.

- Binnen VenM is een bestuurscrisis ontstaan over het te voeren beleid. Bestuur wil beleid bepalen maar voelt zich daarin belemmerd door de overheid die de middelen beschikbaar stelt. Overigens is dit beleid in overleg tot stand gekomen en door alle partijen geaccordeerd.
- De financiering betreft voor 2004 nog door het rijk geoordeelde gelden maar maakt waarschijnlijk m.i.v. 2005 deel uit van de BDU (Brede doeluitkering), opvolger van GDU+.
- In het SMPU is aangegeven dat de provincie een meer zakelijke verhouding met VenM voorstaat en duidelijke kaders en voorwaarden wil stellen.
- Provincie en ook BRU hebben het adviseurschap in het bestuur beëindigd.

Begin december 2003 heeft overleg plaats gevonden tussen het stichtingsbestuur VenM met provincie en BRU. In dit overleg is een aantal duidelijke afspraken gemaakt en in een gezamenlijke brief van 15 dec. 2003 van provincie en BRU vastgelegd. De belangrijkste zijn:

- Het huidige bestuur formeert voor 1 april 2004 een nieuw bestuur.
- Het contract van de huidige interim-directeur wordt verlengd tot 01-04-2004. Gezocht wordt een nieuwe directeur die affiniteit heeft met het bedrijfsleven.
- De beide overheden willen op afstand als subsidiënt functioneren, waarbij heldere taakstellende doelen worden geformuleerd.
- Het bestuur van de stichting is verantwoordelijk voor de wijze waarop deze doelstellingen worden gerealiseerd.
- Bestuur Regio Utrecht en provincie zullen financiële ondersteuning voor 2004, 2005 en 2006 voortzetten onder voorbehoud van goedkeuring door respectievelijk DB-BRU en GS.
- Gedurende deze 3 jaar moeten bestuur en organisatie een gezonde en realistische basis leggen voor het continuering van vervoermanagement door VenM voor de periode na 2006.

Daarnaast biedt het SMPU-richtprogramma VenM mogelijkheden projecten op het gebied van vervoermanagement aan te dragen die de provincie financieel kan ondersteunen.

De Luteijn-aanpak in het Utrechtse biedt mogelijk nieuwe kansen voor VenM om activiteiten te ontwikkelen. Het bredere mobiliteitsmanagement waarin ook het bedrijfsleven wil participeren kan vervoermanagement wellicht op een hoger plan brengen. Het is aan VenM en het bedrijfsleven om zelf deze mogelijkheden te benutten.

### **VenM in 2004 en verder.**

2004 kan worden beschouwd als een overgangsjaar. Een nieuw bestuur en een nieuwe directeur moeten zich oriënteren op de toekomst en de rol die het bedrijfsleven hierin wil spelen.

VenM is gevraagd voor 2004 de lopende activiteiten op de bedrijventerreinen voort te zetten.

De gedecentraliseerde middelen zijn door het rijk met 11.1% gekort. Deze korting is door provincie en BRU ook voor VenM doorgevoerd. Voor personeel en inzet heeft dit uiteraard gevolgen.

Gezamenlijk is op 2 december vastgesteld dat vervoermanagement een belangrijk instrument is in het verbeteren van de bereikbaarheid. VenM heeft in de achterliggende periode daarin een niet altijd dankbare pioniersrol vervuld, maar is er wel in geslaagd het onderwerp op de agenda te zetten. Tevens is een organisatie neergezet die voorop loopt in Nederland. Voortzetting van VenM wordt door alle partijen in het december-overleg gesteund. De betrokken overheden willen op afstand als subsidiënt functioneren waarbij heldere taakstellende doelen worden geformuleerd. Het bestuur van de stichting is verantwoordelijk voor de wijze waarop deze doelstellingen worden gerealiseerd waarbij er ruimte wordt geboden voor maatwerk afgestemd op lokale wensen en kansen.

De nieuwe bestuursleden zullen representanten zijn van hun achterban en de nieuwe directeur zal bij voorkeur komen uit of een sterke affiniteit hebben met het bedrijfsleven.

Met ingang van 2005 vervalt de verplichting om de beschikbaar rijksmiddelen in te zetten voor vervoermanagement

### **Kaders voor VenM**

Het bestuur van VenM heeft provincie en BRU gevraagd de doelstellingen concreet te maken.

De overheden (provincie, BRU, gemeenten) zijn verantwoordelijk voor de situering, inrichting en ontsluiting (o.v., fiets, auto) van bedrijfsterreinen. VenM kan vanuit de contacten met de bedrijven de wensen en tekortkomingen van een bepaald gebied bij de verantwoordelijke overheid neerleggen maar draagt hiervoor verder geen verantwoordelijkheid.

GS heeft er mee ingestemd voor 2005 en 2006 VenM financieel in staat te stellen de bedrijven te informeren en te ondersteunen bij de invoering van vervoermanagement-maatregelen. VenM kan op creatieve wijze hiermee omgaan mits een strikte scheiding wordt gehanteerd tussen subsidiabele en marktconforme werkzaamheden. Voor 2004 zijn de middelen reeds in de begroting verwerkt en geoormerkt. Het uitwerken van concrete vervoerplannen voor bedrijven is niet subsidiabel omdat hiervoor ook andere marktpartijen beschikbaar zijn.

Als taakstelling (voorwaarden) wordt van VenM het volgende gevraagd:

- De activiteiten van VenM worden voortgezet op basis van 2003 zodat continuïteit gewaarborgd blijft.
- De bijdrage mag niet worden ingezet voor voor activiteiten waarvoor ook andere aanbieders in de markt zijn.
- Jaarlijks zal bij 1% van de bedrijven met meer dan 50 werknemers vervoermanagement-maatregelen worden geïmplementeerd. Concreet betreft dit voor het provinciaal deel dat 8 bedrijven hiertoe overgaan. VenM is vrij de eigen strategie te bepalen. Dit betekent dat overheden geen directe invloed meer hebben hoe en waar VenM activiteiten ontwikkelt. Dit functioneren op afstand laat dan slechts beperkte mogelijkheden concrete doelstellingen te formuleren. Een bedrijf voert dan twee of meer nieuwe maatregelen in zoals: bevorderen fietsgebruik, openbaar vervoergebruik, carpoolen stimuleren, variabele werktijden invoeren, telewerken bevorderen e.d. Er zijn meer mogelijkheden ook voor wat betreft de zakelijke kilometers. Een maatregel moet dus wel duidelijk stimulerend zijn en dit betreft meer dan bijvoorbeeld de plaatsing van twee fietsklemmen.
- Handhaving van de status-quo bij de reeds actieve bedrijven is eveneens een doelstelling.
- Monitoring: VenM dient jaarlijks aan te geven welke bedrijven wat voor maatregelen invoeren. VenM kan niet direct worden afgerekend op de mate waarin medewerkers gebruik maken van de aangeboden mogelijkheden, omdat dit niet binnen het subsidiabele traject valt.

### ***Tenslotte***

Eind 2006 ligt er weer een afwegingsmoment om te beoordelen of VenM een gezonde en realistische koers is ingeslagen die voortzetting rechtvaardigt.