

Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

Onderwerp: Milieubewust op weg

Cie-datum : 1 april 2004

Cie-nummer: 2004IME20

Procedure: in GS (na Cie. Vergadering) op: n.v.t.	inspraak:nee
eerdere behandeling in cie: nee	op: n.v.t.
in PS: nee	op: n.v.t.

Behandelend ambtenaar: Paul van Weenen
Portefeuillehouder: Binnekamp

toestel: 2234

Inleiding

Op 18 november 2003 hielden GS een besluit aan over het subsidieprogramma 'Milieubewust op weg'. GS hadden essentiële vragen bij het milieurendement van de voorgestelde financiële inspanning. Met de eerstverantwoordelijk gedeputeerde heeft 21 januari 2004 overleg plaatsgevonden over mogelijke vervolgstappen. Bijgevoegde notitie schetst in een notedop de voorgeschiedenis van het subsidieprogramma. Geconstateerd wordt dat het programma een plek heeft in de actuele (SMPU) en toekomstige (PMP) plannen van de provincie op het gebied van verkeer en milieu.

In 2004 vindt het uitgebreide monitoringsonderzoek MAVI-3 plaats.

Voorgesteld wordt in 2004 even pas op de plaats te maken: geen externe werving op te zetten, de resultaten van MAVI-3 af te wachten voor een verder oordeel over de effectiefste wijze van benutten van de voor Milieubewust op weg gereserveerde gelden en tot die tijd de gereserveerde gelden te besteden aan concrete projecten die bij voorkeur in de eigen organisatie worden gevonden. Hierover zullen separate voorstellen aan GS worden gedaan.

Vervolg inleiding op pagina 2 nee

Wordt geagendeerd:

X ter kennisneming, het stuk wordt niet besproken.

Beoogd effect

Vermindering van de milieubelasting van verkeer en infrastructuur door het uitvoeren van een subsidieregeling.

Argumenten

1. Het subsidieprogramma 'Milieubewust op weg' is onderdeel van bestaande en toekomstige plannen van de provincie. Aan de orde is derhalve de vraag hoe het programma het best vormgegeven gaat worden.
2. Het op te starten monitoringsonderzoek MAVI-3 zal onder meer aandacht besteden aan de mogelijke oplossingen voor geconstateerde knelpunten op het gebied van geluid, luchtverontreiniging etcetera. Daarbij kan meegenomen worden hoe Milieubewust op weg-gelden het meest efficiënt besteed kunnen worden.

Kanttekening

In de overzichtslijst voor bezuinigingsmogelijkheden in relatie tot KWATTA staat Milieubewust op weg genoemd als een af te wegen activiteit.

Communicatie

De voorgestelde gewijzigde uitvoering van het subsidieprogramma betekent dat communicatie hoofdzakelijk intern gericht zal zijn. Doel is het genereren van praktische ideeën die met een bijdrage uit het Milieubewust op weg-budget realiseerbaar zijn, en concrete milieuwinst beogen. De communicatie zal hoofdzakelijk plaatsvinden via korte presentaties en workshopbijeenkomsten met projectleiders van WVV en inhoudelijk specialisten van WEM. Voorstellen voor te honoren projecten zullen apart en expliciet aan GS worden voorgelegd.

Aan het bestuur zal in het derde kwartaal een overzichtsrapportage van de stand van zaken worden aangeboden.

Bijlagen

- Notitie Voorstel voor Milieubewust op weg in 2004
 - Notitie Evaluatie MAVI/Milieubewust op weg 2001-2003
-

Voorstel voor Milieubewust op weg in 2004

Inleiding

Op 18 november 2003 hielden GS een besluit aan over het subsidieprogramma 'Milieubewust op weg'. GS hadden essentiële vragen bij het milieurendement van de voorgestelde financiële inspanning. Met gedeputeerde Binnekamp heeft 21 januari 2004 overleg plaatsgevonden over mogelijke vervolgstappen. Op basis van dit overleg komen in deze notitie de volgende zaken aan de orde:

- de redenen om het subsidieprogramma in het leven te roepen;
- de criteria die in het verleden zijn gehanteerd;
- de conclusies die in het voorjaar van 2003 werden getrokken ten aanzien van het milieurendement van het subsidieprogramma;
- de relatie met actuele provinciale plannen en voornemens
- een voorstel hoe verder te gaan.

Waarom een subsidieprogramma?

Het door GS in januari 2000 vastgestelde monitoringsrapport Milieu Aspecten Verkeer en Infrastructuur (MAVI-2) bracht de ontwikkelingen van de milieubelasting vanwege rijks- en provinciale wegen in de provincie Utrecht tot 2010 in beeld, zoals deze bij ongewijzigd beleid werden verwacht. De belangrijkste conclusies waren dat de landelijke en provinciale milieubeleidsdoelstellingen in veel gevallen met name voor het wegverkeer nog niet worden gehaald en dat een prognose voor 2010 leert dat bij bestaand beleid de milieubelasting gemiddeld nog zal toenemen t.o.v. de huidige situatie.

Bij de vaststelling van het MAVI-rapport hebben GS onder andere besloten een uitwerkingsprogramma op te stellen met (extra) inspanningen op het gebied van verkeer en milieu.

Criteria subsidieprogramma

GS stelden op 20 februari 2001 het MAVI uitwerkingsprogramma "samen op weg naar een beter milieu" vast. Voor de uitvoering van het MAVI-uitwerkingsprogramma is door Provinciale Staten voor een periode van tien jaar (2001 t/m 2010) € 453.780,= (f 1 miljoen) per jaar beschikbaar gesteld. Het gaat daarbij om eigen projecten en projecten van derden.

Projectvoorstellen die in het kader van het uitwerkingsprogramma werden ingediend konden een financiële bijdrage ontvangen naarmate ze beter scoorden op de volgende criteria:

1. Afrekenbaar effect op lokaal / regionaal leefklimaat
2. Aansluiten op provinciale rol
3. Concreet, uitvoerbaar binnen het programmajaar
4. Voorbeeldfunctie, vernieuwing, spin off
5. Mate van cofinanciering
6. Bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak / meeliften met andere projecten ("nu of nooit")

Conclusies effectiviteit subsidieprogramma (voorjaar 2003)

Aan de hand van deze criteria zijn in de periode 2001 t/m 2003 36 projecten gesubsidieerd, waarvoor in totaal zo'n € 1,3 miljoen beschikbaar is gesteld (€ 0,65 miljoen voor 18 projecten van de provincie, € 0,65 miljoen voor 18 externe projecten)

Naar aanleiding van de werving van nieuwe projecten voor het programma van Milieubewust op weg¹ voor 2003 is op 6 maart 2003 een discussie gevoerd tussen de twee verantwoordelijke gedeputeerden en de directeurs van WEM en WVV. Het idee was dat de gehonoreerde projecten te veel een studieachtig karakter hadden en te weinig concrete milieuwinst opleverden. Als basis voor deze discussie fungeerde de notitie Evaluatie MAVI/Milieubewust op weg 2001-2003 (hier bijgevoegd als bijlage).

In het overleg werd geconcludeerd dat Milieubewust op weg gecontinueerd moet worden als een apart stimuleringsfonds met in de verdere werkwijze als belangrijkste accentverschuivingen:

¹ In de loop van 2002 werd als nieuwe naam voor het programma gekozen voor Milieubewust op weg. In subtitels werd wel Milieu Aspecten Verkeer en Infrastructuur vermeld, om de herkomst van het programma helder te houden.

- De beoordelingscriteria voor te honoreren projecten moeten worden aangepast. De mate waarin een voorgesteld project concrete milieuwinst oplevert moet een zwaarder gewicht in de weging van de projectvoorstellen krijgen. Tevens zal daarbij mee moeten wegen de termijn waarop het milieuvoordeel gerealiseerd wordt.
- De maximumbijdrage van € 100.000 moet worden losgelaten. Dat biedt de mogelijkheid te ‘sparen’ voor een groot uitvoeringsproject.

Relatie met SMPU, PMP en MAVI-3

In het onlangs vastgestelde SMPU geeft de provincie aan “andere overheden en het bedrijfsleven (te willen) stimuleren een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de milieubelasting en aan het efficiënt benutten van de infrastructuur. Het subsidieprogramma ‘Milieubewust op weg’ is een onderdeel van deze strategie.” (SMPU, p.67). Hiermee profileert de provincie Utrecht zich onder meer “als proeftuin voor schone technologie en innovatieve maatregelen”. (SMPU, p. 73)

Ook in de conceptteksten van het PMP wordt het programma genoemd en gezien als een instrument om de milieudruk van mobiliteit te verminderen.

Milieubewust op weg heeft derhalve een plek in de actuele en toekomstige plannen van de provincie op het gebied van verkeer en milieu. Het is dus niet zozeer de vraag of de provincie hiermee doorgaat, maar vooral hoe dit het beste vorm gegeven kan worden.

In navolging van eerdere onderzoeken (Milieuaspecten verkeer en infrastructuur MAVI 1 en 2) vindt in 2004 het uitgebreide monitoringsonderzoek MAVI-3 plaats (SMPU, p. 70). Dit is ook door GS bij de behandeling van het SMPU aan PS toegezegd.

MAVI-3 zal een actualisering van MAVI-2 bevatten met een accent op gezondheidsrisico’s. Het geeft daarmee een actueel overzicht geven van de knelpunten op het gebied van leefbaarheid en milieu als gevolg van verkeer en infrastructuur. Daarbij worden de ontwikkeling van knelpunten gevolgd en de resultaten van uitvoeringsprojecten gemeten. Het schetst een actueel beeld van de uitdagingen waar de provincie de komende jaren voor staat. Duidelijk zal ook zijn de verdeling van de knelpunten over de thema’s geluid, luchtverontreiniging etcetera. In MAVI-3 zal ook aandacht worden besteed aan de mogelijke oplossingen voor de geconstateerde knelpunten. Gelet hierop is het voor de handliggend dat gelijktijdig met het opstellen van MAVI-3 de meest effectieve wijze van besteden van het Milieubewust op weg-budget wordt ontwikkeld, waarbij gebruik wordt gemaakt van de ervaringen van het MAVI-uitwerkingprogramma 2001-2003.

Voorstel

Voorgesteld wordt in afwachting van de conclusies van MAVI-3 te beoordelen hoe de middelen voor Milieubewust op weg het meest effectief kunnen worden ingezet voor het wegnemen van concrete milieuknelpunten als gevolg van verkeer en infrastructuur.

Gelet op het voorgaande is het wenselijk in 2004 geen externe werving ten behoeve van een Milieubewust op weg-jaarprogramma op te zetten.

Gelet op de conclusies van de discussie in maart 2003 en het feit dat het MAVI-3 in 2004 tot nieuwe inzichten kan leiden is het voorstel om -totdat de resultaten van MAVI-3 beschikbaar zijn- de voor Milieubewust op weg gereserveerde gelden in 2004 te besteden aan concrete projecten met duidelijke milieuwinst die bij voorkeur in de eigen organisatie worden gevonden. Voorstellen hiervoor zullen apart en expliciet aan GS worden voorgelegd.

Evaluatie MAVI / Milieubewust op weg 2001-2003

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
2. FEITELIJKE SITUATIE	4
2.1 ALGEMEEN	4
2.2 DOELEN VAN MILIEUBEWUST OP WEG	4
2.3 MIDDELEN	4
2.3.1. BUDGET	5
2.3.2. CRITERIA	5
2.3.3. ORGANISATIE	6
AMBTELIJKE PROJECTGROEP	6
2.4 WERKWIJZE	7
2.5 RESULTATEN	8
3. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	10
3.1 CONCLUSIES	10
3.2 AANBEVELINGEN	11
BIJLAGE 1 OVERZICHT VAN GEHONOREERDE PROJECTEN UITVOERINGSPROGRAMMA'S 2001-2003	12
BIJLAGE 2 OVERZICHT DOCUMENTEN BETREFFENDE MAVI/MILIEUBEWUST OP WEG	21

1. Inleiding

Bij de behandeling van het Jaarprogramma 2003 stelde het Dienstteam van WVV de kritische vraag of het programma wel voldeed aan de doelstellingen van Milieubewust op weg. Met name was er twijfel of het programma wel voldoende innovatief was. Er zou een evaluatie moeten komen om na te gaan of het nog zinvol is om in 2004 een jaarprogramma Milieubewust op weg te maken. Het Meerjaren Actie Programma van het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht zou de projecten uit het jaarprogramma Milieubewust op weg ook kunnen bevatten.

Deze kanttekeningen dienen nader besproken te worden in een overleg tussen de betrokken gedeputeerden Rombouts en Kallen, de directeurs van de diensten WVV en WenM en de adjunct-directeur van WVV in zijn hoedanigheid als opdrachtgever van het project. Dit overleg is gepland voor 6 maart a.s.

Het jaarprogramma Milieubewust op weg wordt ambtelijk voorbereid door een projectleider, daarbij ondersteund door een Kernteam met vertegenwoordigers van verschillende diensten. Sinds 1 januari 2003 ben ik vanuit de dienst WVV de projectleider voor Milieubewust op weg. Ten behoeve van bovenstaand overleg heb ik als projectleider de zienswijzen van de leden van het Kernteam op het reilen en zielen van de afgelopen jaarprogramma's verzameld en in onderstaande notitie verwerkt.

De volgende vragen zijn aan het Kernteam voorgelegd:

1. Met welke verwachtingen is de provincie met het Uitvoeringsprogramma MAVI gestart? Wat achtte men nodig om die verwachtingen waar te kunnen maken?
2. Wat is gedaan? Welke projecten voldoen het best aan waarom de provincie het MAVI Uitvoeringsprogramma is gestart (bijvoorbeeld je Top 5 van projecten)?
3. Tot welke resultaten hebben de jaarprogramma's geleid?
4. Waarom is het zo gelopen? Wat zijn de meest geslaagde projecten, welke factoren ertoe hebben bijgedragen dat die projecten gelukt zijn. Wat vinden we de grootste teleurstellingen van de afgelopen jaren? Hoe komt het dat het in die gevallen niet gelukt is?
5. Wat hebben we al geleerd van de afgelopen jaren? Hoe staat het met de naamsbekendheid van MAVI/Milieubewust op weg? Waarom zijn projecten ingediend, weten we waarom mensen hebben afgezien van het indienen van een projectvoorstel? Is de tijd van de leden van het Kernteam efficiënt besteed? Beschikt het Kernteam in voldoende mate over de benodigde kwaliteiten en vaardigheden.
6. Wat betekenen de ervaringen voor hoe we het beste verder kunnen gaan met Milieubewust op weg? Welke scenario's zijn te onderscheiden?

In hoofdstuk 2 schets ik zo veel mogelijk op basis van vastgestelde documenten (zie bijlage 2) een beeld van de feitelijke doelen, middelen, werkwijze en resultaten van MAVI/Milieubewust op weg. In hoofdstuk 3 kleur ik het beeld hoe een en ander in de praktijk uitgevoerd is verder in aan de hand van de opvattingen van de leden van het ambtelijke kernteam.

In hoofdstuk 4 trek ik mijn eigen conclusies en kom ik met een aantal aanbevelingen.

2. Feitelijke situatie

2.1 Algemeen

In de loop van 2002 is het programma van naam veranderd. In dat jaar werd werk gemaakt van het ontsluiten van informatie via internet. Daarmee ontstond ook meer oog voor de communicatie met de burger. In dat opzicht werd de omschrijving Milieu Aspecten Verkeer en Infrastructuur niet handig gevonden, ook al was de afkorting MAVI bij de betrokken ambtenaren al aardig gemeengoed geworden en verwees dat ook naar de rapportage, die ten grondslag lagen aan het programma (MAVI-2). Als nieuwe naam werd gekozen voor Milieubewust op weg. In subtitels werd wel Milieu Aspecten Verkeer en Infrastructuur vermeld, om de herkomst van het programma helder te houden.

2.2 Doelen van Milieubewust op weg

Het 'MAVI Uitwerkingsprogramma' (februari 2001) beschrijft de doelen van het programma. Met het programma zet de provincie in op projecten met een voorbeeldfunctie, die daardoor in een latere fase spin-off hebben. Erkend wordt dat de omvang van de problematiek groot is en dat het MAVI-budget van ca. jaarlijks € 450.000 slechts tot een marginale verbetering zal kunnen leiden.

Als *doelen* worden genoemd:

- Het bieden van een uitvoeringskader, vooralsnog tot 2003², voor vernieuwende projecten ter beperking van de milieubelasting door verkeer en infrastructuur, als intensivering van en aanvullend op de bestaande beleiduitvoering, binnen de financiële grenzen van de begroting.
- Het vaststellen van het MAVI-jaarprogramma 2001 met concrete uitvoerbare projecten waarvoor draagvlak aanwezig is.
- Het bieden van informatie en ervaring voor de integrale beleidsafweging ten behoeve van het opstellen van het PVVP en de andere provinciale (strategische) plannen zoals provinciale milieubeleidsplan (PMP) en het streekplan, als ook ten behoeve van het opstellen van plannen van andere overheden.

Verder bevat het uitwerkingsprogramma 4 *beleidsintenties*:

1. Ten behoeve van integrale besluitvorming over het nieuwe PVVP zullen de effecten op MAVI worden aangegeven.
2. Onderzoek of de MAVI monitoring operationeel kan worden gemaakt naar het voorbeeld van het instrument van de gemeentelijke Verkeersmilieukaarten. De provincie doet in overleg met de gemeenten en rijk, met als doel: uitwisselbaarheid van gegevens zodat deze de basis kunnen vormen voor samenwerken aan oplossingsrichtingen.
3. Het is gewenst om tot een integrale afstemming te komen van de investeringsprogramma's op het gebied van verkeer en infrastructuur, natuur en landschap, water en milieu. Hiermee kan het oplossen van bestaande natuur en milieu knelpunten integraal onderdeel gaan uitmaken van de infrastructurele werken. In beginsel is de planning van WVV hierbij leidend.
4. Het programma voor herstel van ecologische verbindingen verdient intensivering waar gaat om knelpunten door provinciale wegen.

2.3 Middelen

Op drie terreinen zijn maatregelen genomen om de doelen te bereiken:

Er is *budget* beschikbaar gesteld om een programma uit te voeren.

Er zijn *criteria* opgesteld aan de hand waarvan een financiële bijdrage aan projecten wordt versterkt.

Er is een *projectgroep* geformeerd, die voor de periode 2001-2003 jaarprogramma's opstelt en de uitvoering van de projecten begeleidt.

² Ik neem aan dat bedoeld is **tot en met** 2003, omdat bij de kadernota 2001 voor 3 jaar zijnde 2001, 2002 en 2003, geld gereserveerd is.

2.3.1. Budget

Via de Kadernota 2001 is voor de periode 2001-2010 jaarlijks € 453.780 (fl. 1 miljoen) beschikbaar gesteld ten behoeve van projecten met betrekking tot het uitvoeringsprogramma Milieu-Aspecten Verkeer en Infrastructuur.

2.3.2. Criteria

In het 'Plan van Aanpak MAVI-uitwerkingsprogramma' (sept. 2000) zijn inhoudelijke en procesmatige criteria benoemd voor het onderbouwen van de keuze van te honoreren projecten.

Inhoudelijk:

- Concreet en uitvoerbaar binnen de looptijd van het programma,
- Een duidelijke en afrekenbare effectieve doelstelling (no regret projecten) inclusief een monitoringsopzet om de resultaten te kunnen vaststellen,
- Voorzien van een heldere kostenbaten analyse,
- Positief effect op het lokale en/of regionale leefklimaat,
- Zoveel mogelijk aansluiten op bestaande taken van de provincie zoals onze rol als wegbeheerder, de rol in de aansturing van het regionale openbaar vervoer en in de ruimtelijke ordening,

Procesmatig:

- Te verwachten spin-off in later fase van vernieuwende of specifieke voorbeeld projecten,
- Samenwerking met partners met name rijkswaterstaat (RWS) en de gemeenten bijvoorbeeld in het kader van een gebiedsgerichte aanpak,
- Bijdragen aan de integratie van de verschillende provinciale beleidssectoren met name Verkeer en Vervoer, Ruimte en Groen en Water en Milieu,
- Bijdrage en input leveren aan het voorbereidingsproces van het eerstvolgend PVVP.

Het 'MAVI Uitwerkingsprogramma' (februari 2001) zijn deze criteria deels overgenomen, maar het bevat ook nieuwe criteria:

1. Afrekenbaar effect op lokaal/regionaal leefklimaat
2. Aansluiten op provinciale rol
3. Concreet, uitvoerbaar
4. Voorbeeldfunctie, vernieuwing, spin-off
5. Meeliften met andere projecten ("nu of nooit")
6. Mate van cofinanciering
7. Bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak.

Tijdens de verdere uitvoering zijn er nieuwe criteria bijgekomen en heeft aanscherping van de criteria plaatsgevonden.

Zo is in de informatie voor de werving van projecten voor het jaarprogramma 2002 een maximale bijdrage per project € 100.000 opgenomen. Er is geen onderbouwing geleverd waarom daar de bovengrens is gelegd voor financiële bijdragen. Deze bovengrens is slechts impliciet aan het bestuur voorgelegd.

Tevens is daarbij aangegeven dat een project in principe binnen de termijn van het kalenderjaar uitgevoerd moet kunnen worden.

Tot slot is in een aparte notitie van het kernteam in 2002 het criterium Afrekenbaar effect op lokaal / regionaal leefklimaat uitgewerkt. Aangegeven is dat het om milieuaspecten als luchtverontreiniging geluidshinder en versnippering gaat. Als kanttekening is opgenomen dat bij de beoordeling van de projectvoorstellen niet verdisconteerd is de mate waarin een voorstel tot verbetering leidt op een (van de) aspect(en).

2.3.3. Organisatie

Ambtelijke projectgroep

De opstelling en uitvoering van het uitwerkingsprogramma zijn in de provinciale organisatie opgedragen aan de Dienst Wegen Verkeer en Vervoer in nauwe samenwerking met de Dienst Water en Milieu. Opdrachtgever is de adjunct-directeur van WVV, opdrachtnemer is een beleidsmedewerker van WVV, die hiermee projectleider van het MAVI-uitwerkingsprogramma is. De projectleider doet het werk samen met het MAVI-kernteam. In het kernteam zitten naast de projectleider een projectsecretaris (WVV) voor de administratieve ondersteuning en beleidsmedewerkers van der diensten WVV, WenM, REG en PSD. Daarnaast maakt een communicatiemedewerker (WenM) deel uit van het kernteam. De taken en verantwoordelijkheden van de leden van het kernteam zijn vastgelegd in het document 'Verantwoordelijkheden leden MAVI-kernteam'.

Aanvankelijk werd ervan uitgegaan dat RWS deel zou uitmaken van het kernteam. In het 'Projectplan opstellen MAVI uitwerkingsprogramma' van oktober '00 wordt erop gewezen dat de rijkswegen van grote invloed zijn op het milieu in de provincie Utrecht en dat RWS derhalve een belangrijke samenwerkingspartner zal zijn voor het programma. Het idee was dat RWS met een soortgelijke regeling als de provincie aan de slag zou gaan.

Nader overleg met RWS leerde echter dat het bij RWS om een heel andere financieringssysteem zou gaan. De regionale directie van RWS heeft geen eigen regionaal budget voor maatregelen ten behoeve van verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, maar maakt gebruik van de landelijke regels en budgetten. Vanwege de uiteenlopende mogelijkheden van de provincie en de regionale directie van RWS voor een stimuleringsregeling is van structurele samenwerking met RWS afgezien. Op projectniveau is er wel sprake van nauwe en goede samenwerking met RWS. Waar zinvol wordt de aanleg van faunapassages bij rijks- en provinciale wegen op elkaar afgestemd.

In het document 'Verantwoordelijkheden leden MAVI-kernteam' zijn de volgende procedureafspraken beschreven:

Actie	rol MAVI-kernteam	rol opdrachtgever	rol portefeuillehouders	rol GS
Jaarprogramma	Opstellen concept voor opdrachtgever / DT	vaststellen concept voor behandeling in Pho's	vaststellen concept voor aanbieding aan GS	Vaststelling onder voorbehoud positief advies commissies
Verzoeken tot herziening of aanvulling op jaarprogramma	Voorstel voorleggen aan opdrachtgever	besluit zelf namens GS, legt naar eigen inzicht voor aan Pho's; kernteam voert uit	besluit namens GS; kernteam voert uit	
Monitoring voortgang jaarprogramma tbv marap	Concepttekst formuleren	concepttekst vaststellen voor Pho's	concepttekst vaststellen voor GS	kennis nemen van

Overigens is vanaf het Jaarprogramma van 2002 het stuk niet meer ter advisering, maar ter kennisname aan de statencommissies aangeboden.

De vertegenwoordigers namens de diensten hebben als verantwoordelijkheden om:

- De belangen van hun dienst te vertegenwoordigen
- Projectvoorstellen van de eigen dienst in te brengen
- Projecten op mogelijke consequenties voor de eigen dienst inhoudelijk te beoordelen
- Te zorgen voor benodigde aanvullende acties binnen de eigen dienst ten gevolge van gehonoreerde projecten
- Mede te zorgen voor de uitvoering van projectactiviteiten zoals vastgelegd in het projectplan.

Klankbordgroep

In het 'Projectplan opstellen MAVI-uitwerkingsprogramma' (11 oktober 2000) wordt voorgesteld te werken met een klankbordgroep die in de periode tot en met 2003 enkele malen bij elkaar zou komen. In de praktijk is deze groep bij het opstarten van het uitwerkingsprogramma één keer bij elkaar gekomen.

2.4 Werkwijze

De opdrachtnemer heeft in overleg met de opdrachtgever voor het uitvoeren van de werkzaamheden een plan van aanpak opgesteld dat is goedgekeurd in het Dienstteam van de dienst WVV en ter kennis is gebracht in het Dienstteam van de dienst WenM. Zoals gezegd werkt de projectleider samen met het MAVI-kernteam. De projectleider rapporteert over de voortgang van de werkzaamheden aan de opdrachtgever. De rapportage wordt na diens instemming ter kennis gebracht van de Dienstteams van WVV en WenM en aan de portefeuillehouders voor WVV en Milieu.

Het Kernteam werkt volgens een jaarcyclus:

Kwartaal	Activiteiten
1 ^e	Start uitvoering jaarprogramma Evaluatie vorig jaarprogramma
2 ^e	Begeleiding uitvoering jaarprogramma
3 ^e	Begeleiding uitvoering jaarprogramma Evaluatie eerste half jaar jaarprogramma (voortgangsrapportage) Verzamelen voorstellen nieuwe jaarprogramma
4 ^e	Begeleiding uitvoering jaarprogramma Verzamelen voorstellen nieuwe jaarprogramma Opstellen voorstel nieuwe jaarprogramma

Het Kernteam komt in principe maandelijks bijeen. De leden van het Kernteam zijn contactpersoon voor een of meerdere van de gehonoreerde projectvoorstellen

In het 'MAVI Uitwerkingsprogramma' (maart 2001) is ook een communicatieplan opgenomen. Dit brengt in beeld voor welk doel welke communicatiemiddelen ten aanzien van bepaalde doelgroepen ingezet kunnen worden. Als algemene achtergrondinformatie over het programma zijn herhaaldelijk artikelen in provinciale media als 'Milieu in Praktijk' en 'Intercom' verschenen.

Wat de werving betreft is gebruik gemaakt van uiteenlopende communicatiemiddelen.

In het eerste jaar (2001) is de werving van projecten vooral gericht op de provinciale organisatie, hetgeen ermee te maken had dat men snel een start met het programma wilde maken.

Voor projectvoorstellen voor 2002 is ten eerste nadrukkelijk ingezet op internet als communicatiemiddel. De weken voordat de termijn sloot waarbinnen projectvoorstellen konden worden ingediend, stond de informatie zeer herkenbaar op de homesite van de provincie. Binnen de provincie zijn informatie en aanmeldingsformulieren naar alle sectorhoofden en directies gestuurd met het verzoek het onder de aandacht van de medewerkers te brengen. Tevens zijn bij alle Utrechtse gemeenten de verkeerswethouder, de verkeersafdeling en de raadscommissie voor verkeer aangeschreven. Aan een aantal maatschappelijke organisaties en adviesbureaus is de informatie toegestuurd. Ook is een persbericht verstuurd, dat onder andere op de regionale kabelkrant is overgenomen.

Voor het programma van 2003 is in grote lijnen dezelfde wervingsmethode gevolgd. Wel is daarvoor de internetsite ingrijpend vernieuwd. Verder is er ook een wervingsfolder ontwikkeld.

2.5 Resultaten

Het is in het kader van deze (tussen)evaluatie voor mij een te omvangrijke klus om exact na te gaan wat van alle gehonoreerde projecten de resultaten zijn. Ik ben voornamelijk afgegaan op de informatie uit de ingediende voorstellen en de verschillende voortgangsrapportages.

In totaal zijn in de periode 2001-2003 bijna 70 projectvoorstellen ingediend, waarvan ongeveer de helft een bijdrage uit het MAVI-budget heeft ontvangen, c.q. toegezegd gekregen.

	2001	2002	2003	Totaal
Ingediende projectvoorstellen	23	26	19	68
Gehonoreerde projectvoorstellen	14	15	7	36

In totaal is er over 2001-2003 ruim € 1,3 miljoen aan bijdragen beschikbaar gesteld voor projecten met een geschatte waarde van € 10,4 miljoen. Overigens zit daar een project bij (De Kersentuin) dat een aanzienlijke waarde vertegenwoordigt, terwijl onze financiële bijdrage relatief gering, namelijk voor een specifiek doel (communicatie over het project). Dit geval maakt duidelijk dat niet zo maar één op één gesteld mag worden dat met 1 'MAVI-euro' er 10 gecreëerd worden. Immers, lang niet altijd is het zo dat zonder de MAVI-bijdrage het project niet gerealiseerd zou worden. De bijdrage leidt er wel toe dat bepaalde accenten in een project gelegd worden.

	2001	2002	2003	Totaal
Totale waarde projectvoorstellen (in €)	3.701.319	5.893.219	805.810	10.400.348
Beschikbare MAVI-bijdrage (in €)	486.679	443.331	377.526	1.307.536

Aan meer dan de helft van de ingediende projectvoorstellen wordt een bijdrage toegekend van tussen de € 20.000 en € 50.000.

	2001	2002	2003	Totaal
Aantal projecten met bijdrage tot € 20.000	5	5	0	10
Aantal projecten met bijdrage tussen € 20.000 en € 50.000	6	9	4	19
Aantal projecten met bijdrage van meer dan € 50.000	3	1	3	7

In toenemende mate komen (gehonoreerde) projectvoorstellen van externe partijen. Overigens gaat het bij enkele projecten om nauwe vormen van samenwerking, waarbij de ene keer de externe partij de initiatiefnemer is (bijvoorbeeld MCA West-Nederland) en de andere keer de provincie (Energie uit Asfalt)

	2001	2002	2003	Totaal
Projecten van provincie	11	6	1	18
Projecten van externen	3	9	6	18

De projecten hebben een breed scala aan doelstellingen. Veel projecten zetten in op reductie van het autogebruik. Er is geen eenduidige indeling in doelstellingen. Onderstaande opsomming komt uit de ingediende voorstellen en bevat onderlinge inhoudelijke overlap.

GENOEMDE BIJDRAGE AAN DOELSTELLINGEN MILIEUBEWUST OP WEG	Aantal malen genoemd
Beperking automobilititeit	16
Reductie CO ₂	3
Reductie milieuhinder	3
Reductie geluid	3
Kennis vergaren	3
Brandstofbesparing	2
Tegengaan ontsnippering	1

De documentatie over de projecten bevat nauwelijks informatie tot welke reductie in milieubelasting ze bijdragen. Slechts een enkel project levert daar concrete informatie over (bijvoorbeeld Fietsen naar je werk).

Bijlage 1 bevat een gedetailleerder overzicht van de gehonoreerde projectvoorstellen over de periode 2001-2003.

3. Conclusies en aanbevelingen

3.1 Conclusies

In dit hoofdstuk trek ik een aantal conclusies op basis van de feitelijke informatie en de ervaringen van de leden van het kernteam die ik verzameld heb. Als relatieve nieuwkomer vallen mij de volgende zaken op.

1. Om te beginnen loopt het programma nog niet lang genoeg om het volledig afgewogen te kunnen evalueren. Omdat 2001 kan worden gezien als een aanloopjaar, zijn er alleen over 2002 ervaringen met de werkwijze van het programma. Voor 2003 is de selectie feitelijk net achter de rug.
2. Om een tweede reden is het niet eenvoudig het programma te evalueren. Ik constateer dat de doelen van het uitwerkingsprogramma niet SMART gedefinieerd zijn. Dat geldt zowel voor het algehele kader (het uitvoeringsprogramma) als voor de individuele projecten. Hoe valt te meten of een project (voldoende) vernieuwend is, wie beoordeelt dat? Wanneer vervult een project een voorbeeldfunctie, wanneer heeft het (voldoende) spin-off, op welke termijn moet die spin-off merkbaar zijn? Wanneer zijn de adequate informatie en ervaring geleverd voor een integrale beleidsafweging?
3. Ten aanzien van de doelen van het algemene kader is tevens zelfs sprake van tegenstrijdigheid. Enerzijds moeten projecten gezien worden als intensivering van de bestaande beleidsuitvoering hetgeen opgevat kan worden als meer van wat we al doen. Anderzijds als aanvullende op de bestaande beleidsuitvoering, oftewel als anders dan wat we al doen.
4. In het uitwerkingsprogramma worden doelen en beleidsintenties genoemd. Onduidelijk is hoe deze zich tot elkaar verhouden en wie ervoor dient te zorgen dat de beleidsintenties worden gerealiseerd.
5. Wat de individuele projecten betreft zijn criteria ontwikkeld om te beoordelen of een project in aanmerking komt voor een financiële bijdrage. In die beoordeling komt echter nog onvoldoende tot uiting de mate waarin een project concreet bijdraagt aan vermindering van de milieuproblematiek als gevolg van verkeer en infrastructuur. Ook de andere criteria zijn nog onvoldoende uitgewerkt om tussentijds te kunnen beoordelen of een project goed genoeg wordt uitgevoerd en dus recht heeft op een tweede voorschot en om achteraf te kunnen beoordelen of het project daadwerkelijk succesvol is geweest.
6. Gekozen is voor een jaarcyclus in de werkzaamheden. Geconstateerd moet worden dat veel projecten niet in de tijdsspanne van één jaar afgerond (kunnen) worden. Daarnaast is nog geen beleid ontwikkeld wat te doen bij het vrijvallen van gereserveerde middelen, omdat een toegekende bijdrage wordt teruggetrokken.
7. Tevens is er een plafond in de zin van een maximale bijdrage aangebracht. In een enkel geval (Energie uit asfalt) lijkt dat een belemmering op te roepen voor de voortgang van een project dat duurder uitpakt dan geraamd, terwijl het inhoudelijk nog steeds als een interessant project wordt gezien.
8. In de loop van de tijd heeft het kernteam een bepaalde samenstelling gekregen. Het feit dat een bepaalde sector daarbij een aanvraag heeft ingediend, lijkt ertoe geleid te hebben dat een vertegenwoordiger van die sector bij het kernteam betrokken is geraakt. Dat geldt met name voor de PSD. Tegelijkertijd zou het inhoudelijk gezien voor de hand liggen dat de coördinator Bedrijfsinterne Milieuzorg van de provincie bij het kernteam betrokken is.
9. Ervaring opdoen met innovatieve werkwijzen en producten laat zich niet altijd even goed plannen en blijkt in de praktijk veel tijd te kunnen kosten.

10. Er is nog onvoldoende ervaring op gedaan met het actief uitventen van de lessen die uit verschillende projecten getrokken kunnen worden.

3.2 Aanbevelingen

Ik kom tot de volgende aanbevelingen.

1. Het verdient de voorkeur om met Milieubewust op weg voort te gaan als een apart stimuleringsfonds boven het laten opgaan van deze middelen in de SMPU-gelden voor de uitvoering van maatregelen ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving. Voorwaarde is wel dat de werkwijze wordt aangepast (zie onder 2).

Argumenten voor doorgaan met een apart stimuleringsprogramma zijn mijns inziens:

- Het programma loopt te kort om het nu al te stoppen, het moet de tijd krijgen om zich beter te kunnen bewijzen. Om zich te kunnen bewijzen moeten doelen van het programma en van de projecten concreter afgebakend worden.
 - Met het stimuleringsprogramma heeft de provincie zich naar buiten toe geprofileerd als een organisatie die hecht aan innovatie. Er is veel energie de afgelopen jaren gestoken in de werving van projecten, ook bij externe partijen. In toenemende mate maken die nu gebruik van de stimuleringsgelden.
 - In de huidige opzet is sprake van een multiplier effect. Hoewel niet bij ieder project even sterk maken we met geld meer geld. Als het huidige Milieu bewust op weg-budget (€ 450.000 jaarlijks) zou worden toegevoegd aan de middelen die in het kader van het SMPU besteed (moeten) worden aan verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, dan verdampt dit geld als het ware. Het lost op in de grote hoop.
 - Het programma biedt mogelijkheden intern en extern nieuwe samenwerkingsverbanden aan te gaan.
2. In de werkwijze moeten nieuwe accenten gezet worden.

De lijn voor die nieuwe accenten zie ik als volgt:

- Het doel van het totale programma moet meer SMART geformuleerd worden.
- De beoordelingscriteria voor te honoreren projecten moet worden aangepast. De mate waarin een voorgesteld project concrete milieuwinst oplevert moet een zwaarder gewicht in de weging van de projectvoorstellen krijgen. Tevens zal daarbij mee moeten wegen de termijn waarop het milieuvoordeel gerealiseerd wordt.
- We moeten de maximumbijdrage van € 100.000 loslaten. Dat biedt de mogelijkheid te 'sparen' voor een groot uitvoeringsproject.
- De begeleiding van de projecten moet zakelijker, zodat duidelijker wordt wanneer een project geslaagd is en wanneer wij onze medewerking aan een project voortijdig kunnen beëindigen. Uiteraard moet dat met verstand gebeuren. Het gaat er niet om bureaucratische hobbels voor creatieve ideeën op te werpen. Op zich moeten we eisen dat concreter bij een projectvoorstel wordt aangegeven wat wanneer gaat gebeuren en welk resultaat daarbij verwacht wordt, maar dit moet er niet toe leiden dat voor het opzetten van een meetinstrument en voor het monitoren meer inspanningen zijn vereist dan efficiënt is gezien de relatief geringe bedragen waarbij het bij Milieubewust op weg om gaat.
- Het kernteam moet verder een werkwijze gaan ontwikkelen, waarbij zij een actieve rol speelt in het organiseren van de spin off van projecten.

Bijlage 1 Overzicht van gehonoreerde projecten uitvoeringsprogramma's 2001-2003

Naam project en korte projectomschrijving	Bijdrage aan MAVI-doel	Totale projectkosten en bijdrage MAVI-gelden ³	Stand van zaken / resultaten
<p>2001-1 Energie uit asfalt Ijsselstein Het betreft een gezamenlijk initiatief van de provincie, de REMU, het adviesbureau Arcadis en de gemeente Ijsselstein. Het wegdek wordt gebruikt als zonnecollector. In de zomer wordt het wegdek gekoeld, in de winter verwarmd. Het wegdek gaat langer mee en is veiliger tijdens vorst. De restwarmte wordt gebruikt voor de verwarming van bedrijvengebouwen.</p>	Reductie CO ₂ emissie, langere levensduur wegdek, reductie gebruik strooizout	Totale kosten: € 335.000 MAVI-bijdrage: € 90.756	Eind 2002 is besloten om het project te beëindigen, als gevolg van onverwachte en veel hogere kosten. In de afwikkeling van dit besluit zal moeten worden bezien wat dit betekent voor de toegekende subsidie en of en zo ja hoeveel geld er terug zal vloeien in het MAVI-budget
<p>2001-2 Duurzame transportbedrijven Initiatief van BMD Advies. Chauffeurs worden bijgeschoold op zuinig rijgedrag, op duurzaam onderhoud van de bedrijfswagens en op slim gebruik van het laadvermogen.</p>	Brandstof- en kilometerbesparing	Totale kosten: € 65.300 MAVI-bijdrage: € 17.244	Er doen twaalf bedrijven mee. De bedrijfsbezoeken zijn uitgevoerd. Na deze bezoeken worden de workshops georganiseerd en krijgen de chauffeurs een training en wordt een tachograafanalyse uitgevoerd. Het project is in de eindfase.
<p>2001-3 Ervaringsproject herstel ecologische verbindingen Provincie Utrecht dienst REG is initiatiefnemer. Het betreft de aanleg van een wildtunnel onder de N237.</p>	Tegengaan van ontsnippering	Totale kosten: € 454.000 MAVI-bijdrage: € 90.756	Het project heeft de dienst REG veel kennis opgeleverd over de realisatie van dit soort projecten. Toekomstige projecten kunnen hierdoor doelmatiger worden begeleid. Het project heeft aan de doelstelling voldaan en is een goed ervaringsproject geworden. Zeker wat betreft de financiering en de samenwerking met WVV. Besloten is de wildtunnel ruimer uit te voeren. Technisch bleek dat te kunnen en het komt de bruikbaarheid en de functionaliteit sterk ten goede. Het werk is in 2002 uitgevoerd.
<p>2001-4 Ervaringsproject DUBO Initiatief van de provincie Utrecht.</p>	Reductie milieuhinder	Totale kosten: € 2.461.758 MAVI-bijdrage:	In het MIP project traverse Oranjeboom-Drakenburgerweg te

³ Het betreft hier de gegevens uit de aanvraag en niet de werkelijk gemaakte kosten of uitgekeerde bedragen.

Naam project en korte projectomschrijving	Bijdrage aan MAVI-doel	Totale projectkosten en bijdrage MAVI-gelden ³	Stand van zaken / resultaten
In een wegenbouwproject wordt ervaring opgedaan met het toepassen van duurzame materialen.		€ 79.412	Baarn zijn elementen van duurzaam bouwen ingebracht. De opgedane kennis en ervaring zal worden toegepast in toekomstige provinciale wegenprojecten
2001-5 Greenwheels Provinciehuis Initiatief van de Dienst PSD van de provincie. In dit project stelt de werkgever milieuzuinige auto's ter beschikking voor dienstreizen en wordt het gebruik van de auto voor woon-werk verkeer ontmoedigd.	Beperking automobilititeit	Totale kosten: € 6.808 MAVI-bijdrage: € 5.672	De directieraad heeft in oktober/november 2001 groen licht gegeven voor de invoering van het Greenwheels-concept. De keuze is uiteindelijk gevallen op Mobility Mixx van Connexxion. In september 2002 is uiteindelijk het contract met Connexxion getekend. Het nieuwe systeem is in oktober 2002 van start gegaan.
2001-6 Coördinatiepunt recreatie mobiliteit Heuvelrug Initiatief van Utrechts Bureau voor Toerisme. Het project richt zich op het informeren van toeristen over de mogelijkheden van milieuvriendelijk vervoer op de Heuvelrug.	Beperking automobilititeit	Totale kosten: € 24.504 MAVI-bijdrage: € 12.252	Door middel van het uitgeven van folders zijn dagrecreanten geïnformeerd over de mogelijkheden van milieuvriendelijke, recreatieve mobiliteit op de Heuvelrug. Het project is afgerond
2001-7 Fiets naar je werk Dit project is een initiatief van het Centrum voor Ontwikkelingssamenwerking. Werknemers worden gestimuleerd om op de fiets naar het werk te gaan in plaats van met de auto. Bedrijven sponsoren de gefietste kilometers in het woon-werk verkeer en het sponsorgeld wordt besteed aan een kleinschalig project in de derde wereld.	Beperking automobilititeit	Totale kosten: € 48.555 MAVI-bijdrage: € 13.613	Ruim 125.000 kg CO ₂ -emissie vermeden. Aantal deelnemende gemeenten gegroeid van 9 naar 16, aantal bedrijven van 8 naar 21. Circa 30% van de in het kader van de campagne gefietste kilometers zouden anders met de auto zijn afgelegd.
2001-8 Milieueisen aanbesteding OV Initiatief van de dienst WVV van de provincie. Nagegaan wordt welke voorwaarden gesteld kunnen worden aan reductie van de uitstoot van bussen bij de aanbesteding van openbaar vervoer.	Reductie milieuhinder	Totale kosten: € 20.420 MAVI-bijdrage: € 20.420	Het onderzoeksrapport van TNO is opgeleverd. Daarmee is het project afgerond. De resultaten zullen bij de aanbesteding van het openbaar vervoer door de provincie meegenomen worden.
2001-9 Mobiliteitsbeperking bedrijventerreinen Initiatief van dienst WEM van de provincie.	Beperking automobilititeit	Totale kosten: € 63.529 MAVI-bijdrage: € 43.109	In de pilotgemeente Woerden is voldoende draagvlak gebleken voor het uitvoeren van de eerste fase van het

Naam project en korte projectomschrijving	Bijdrage aan MAVI-doel	Totale projectkosten en bijdrage MAVI-gelden ³	Stand van zaken / resultaten
Nagegaan wordt hoe door samenwerking tussen bedrijven op bedrijventerreinen minder transportkilometers kunnen worden gemaakt.			onderzoek. In de pilotgemeente IJsselstein lijkt vooralsnog onvoldoende draagvlak voor verdere uitvoering van het onderzoek. Het project loopt nog.
2001-10 Milieu monitoring oostelijke randweg Veenendaal Initiatief van de dienst WVV van de provincie. In dit project wordt een nulmeting verricht om na te gaan of de in het wegenwerk opgenomen beschermingsmaatregelen voldoende effectief zijn.	Kennis vergaren	Totale kosten: € 45.378 MAVI-bijdrage: € 22.689	De opdracht voor de nulmeting is uitgevoerd. Daarmee is dit MAVI-project gerealiseerd. De ervaringsgegevens zullen voorkomen uit nametingen. Het project is afgerond
2001-11 Toepassing stille wegdekken Initiatief van de dienst WVV. Doel van dit project is kennis te vergaren over stille wegdektypen voor toepassing op het provinciale wegennet.	Beperking geluidhinder	Totale kosten: € 22.689 MAVI-bijdrage: € 22.689	Het uitgevoerde onderzoek heeft veel inzicht in de mogelijkheden met stille wegdektypen opgeleverd. De dienst WVV beraadt zich per project op de toepassingsmogelijkheden. Het project is afgerond
2001-12 Zonering langs wegen Initiatief van dienst WVV. In dit project wordt onderzocht hoe grond die bij een wegenwerk vrijkomt bij een ander wegenwerk kan worden benut.	Bodembescherming	Totale kosten: € 45.378 MAVI-bijdrage: € 22.689	Een haalbaarheidsonderzoek heeft veel inzicht opgeleverd over een efficiënte en milieuvriendelijke manier van hergebruik van vervuilde grond binnen onze wegenwerken. De werkprocessen van de dienst WVV worden hierop ingericht. De opgedane kennis wordt gedeeld met andere provincies.
2001-13 Haalbaarheids-Onderzoek: Van Run-off naar natuur Initiatief van WEM. Nagegaan wordt hoe door een natuurlijke berminrichting het zuiverend vermogen van de berm beduidend kan worden verbeterd	Bodembescherming	Totale kosten: € 62.622 MAVI-bijdrage: € 22.689	Er is opdracht gegeven voor een haalbaarheidsonderzoek dat inzicht zal geven in de geschiktheid van het gebied voor de voorgestane inrichting.
2001-14 Activiteitenpatronen huishoudens Initiatief van dienst REG. Onderzocht wordt hoe inzicht in	Beperking automobiliteit door ruimtelijke ordening	Totale kosten: € 45.378 MAVI-bijdrage: € 22.689	Dit project is niet haalbaar gebleken en het gereserveerde subsidiebedrag is

Naam project en korte projectomschrijving	Bijdrage aan MAVI-doel	Totale projectkosten en bijdrage MAVI-gelden ³	Stand van zaken / resultaten
activiteitenpatronen ertoe kan leiden dat in nieuwe woongebieden de voorzieningen zodanig ten opzichte van elkaar worden gesitueerd dat de mobiliteit laag is.			teruggevloeid naar het MAI-budget.
2002-1 GreenCab GreenCab is een particulier initiatief om een taxibedrijf te exploiteren met elektrisch aangedreven voertuigen (groene stroom). Om deze groene manier van bedrijfsvoering een voorbeeld te laten zijn voor anderen, wordt vanuit het MAVI-budget geld beschikbaar gesteld om de kennis en haalbaarheid van deze manier van groene bedrijfsvoering actief te verbreden (communicatieplan).	Reductie geluid, schadelijke afvalstoffen (CO ₂) en stank	Totale kosten: € 368.250 MAVI-bijdrage: € 50.000	Het project is opgestart, maar moest in de loop van 2002 stilgelegd worden, doordat het veel meer tijd kostte de accu's op te laden en er een minder groot bereik mee te realiseren was dan aangenomen.
2002-2 MCA-West Het betreft een gezamenlijk initiatief van het ministerie van V&W, de regionale directies van Noord Holland, IJsselmeergebied, Zuid Holland, en Utrecht, de provincies Flevoland, Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht, EVO verladersorganisatie, TLN (Transport en Logistiek Nederland) en Bureau Voorlichting Binnenvaart. Het Multi Modaal Coördinatie en Advies Centrum (MCA) West-Nederland heeft als taak de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar milieuvriendelijkere alternatieven (binnenvaart/spoor) te stimuleren door bedrijven te informeren en adviseren over de mogelijkheden van multimodaal vervoer.	Schoner en veiliger goederenvervoer	Totale kosten: € 249.579 MAVI-bijdrage: € 22.700	Het project heeft een dusdanige vertraging opgelopen dat het pas in 2003 opgestart wordt.
2002-3 Fiets naar je werk Initiatief van het COS. Dit project waarmee werknemers worden gestimuleerd om op de fiets naar het werk te gaan in plaats van met de auto, is ook vorig jaar met MAVI-geld gesteund. Dit jaar is opnieuw een beroep op het MAVI gedaan.	Beperking automobilititeit	Totale kosten: € 36.750 MAVI-bijdrage: € 20.000	Project is in 2002 uitgevoerd. Ruim xxxx kg CO ₂ -emissie vermeden. Aantal deelnemende gemeenten gegroeid van 16 naar xx, aantal bedrijven van 21 naar xx.
2002-4 Energie uit asfalt Veenendaal De dienst WVV van de provincie heeft dit voorstel ingediend. Het winnen van energie uit asfalt en rendabel exploiteren staat nog in de kinderschoenen. Met het proefproject uit het jaarprogramma 2001 in	Reductie CO-2 emissie	Totale kosten: € 260.000 MAVI-bijdrage: € 100.000	Doordat het project duurder uitvalt dan geraamd, heeft het vertraging opgelopen en wordt de realisering in 2003 verwacht.

Naam project en korte projectomschrijving	Bijdrage aan MAVI-doel	Totale projectkosten en bijdrage MAVI-gelden ³	Stand van zaken / resultaten
IJsselstein, wordt ervaring opgedaan met energie uit asfalt in relatie tot bedrijven. In Veenendaal gaat het om een proef in combinatie met woningbouw.			
2002-5 De Kersentuin Het betreft hier een particulier initiatief van een bewonersvereniging. De vereniging De Kersentuin is bezig met een duurzaam woonproject waarin o.a. het verminderen van automobilititeit een belangrijk element zal zijn. De vereniging wil deze duurzame woonvorm graag breder onder de aandacht brengen. Voor de communicatie over de mogelijkheden van het beperken van automobilititeit door deze woonvorm, wordt vanuit het MAVI-budget geld beschikbaar gesteld.	Beperking automobilititeit	Totale kosten: € 4.325.000 MAVI-bijdrage: € 25.000	Op basis van een ingediend communicatieplan is een eerste termijn (40%) van de bijdrage beschikbaar gesteld. Het gaat o.a. om ontwikkelen logo, brochures en infopanelen.
2002-6 Stimuleren vervoersmanagement op bedrijventerreinen Project van de dienst WEM van de provincie. Op basis van de kennis en ervaring opgedaan tijdens de uitvoering van het gelijknamige project uit het MAVI-jaarprogramma 2001, wordt een leidraad voor gemeenten ontwikkeld. Hiermee krijgt het project extra spin-off.	Beperking Automobilititeit	Totale kosten: € 25.000 MAVI-bijdrage: € 11.400	Oorspronkelijk zouden 3 gemeenten (met bedrijventerreinen) participeren. De gemeente IJsselstein is echter tussentijds afgehaakt. Dit betekent dat mogelijk een deel van het budget niet hoeft te worden uitgekeerd. Tevens moet worden gezien of de ervaring die wordt opgedaan in de 2 overige gemeenten voldoende basis biedt om een leidraad/ handreiking op te stellen
2002-7 Dubbel grondgebruik omgeving Hoevelaken Initiatief van de dienst REG van de provincie. Binnen de eigen organisatie wordt gezocht naar vernieuwende mogelijkheden om binnen ons reguliere werk integraal de belangen van verkeer en milieu te dienen doormiddel van dubbel grondgebruik. De ervaringen uit dit project zal de organisatie verder helpen in het vinden van vernieuwende duurzame oplossingen.	Combineren verkeer en milieu	Totale kosten: ? MAVI-bijdrage: € 25.000	Met behulp van de MAVI-bijdrage is de provincie partner geworden in het praktijknetwerk Snelwegknooppunten. Het project is inmiddels afgerond
2002-8 MAVI-scan Initiatief van dienst WEM en adviesbureau DHV.	Verhogen MAVI-bewustzijn	Totale kosten: € 50.890 MAVI-bijdrage: € 15.860	Het project is in uitvoering. In samenwerking met DHV wordt een eerste pilot

Naam project en korte projectomschrijving	Bijdrage aan MAVI-doel	Totale projectkosten en bijdrage MAVI-gelden ³	Stand van zaken / resultaten
De MAVI-scan is een manier om te oefenen in het bewust omgaan met MAVI-doelstellingen en het bewust meenemen van MAVI-verbeteringen in een project. De MAVI-scan is met name bedoeld voor projecten rond verkeer en infrastructuur.			uitgevoerd rond de N-234.
<p>2002-9 Vervoermanagement en Wet Milieubeheer De Stichtse Milieufederatie en de Stichting Natuur en Milieu zijn de initiatiefnemers voor dit project. De Wet Milieubeheer biedt nieuwe mogelijkheden om voorwaarden te stellen aan bedrijven op het gebied van vervoersmanagement. Dit project is erop gericht om gemeenten actief te informeren over deze nieuwe mogelijkheid.</p>	Beperken automobilititeit	Totale kosten: € 301.950 MAVI-bijdrage: € 13.000	Het project verloopt volgens het ingediende projectvoorstel
<p>2002-10 Groen fietsenplan Initiatief van de Stichtse Milieufederatie. Doel van dit project is om een netwerk op te zetten van locaties waar fietsen op de ene locatie binnen het netwerk kunnen worden gehuurd en op een willekeurig andere locatie binnen het netwerk kunnen worden achtergelaten.</p>	Beperken automobilititeit	Totale kosten: € 80.000 MAVI-bijdrage: € 30.000	Het onderzoeksvoorstel t.b.v. de haalbaarheidsstudie is afgerond en besproken met de klankbordgroep
<p>2002-11 Proef met ZOAB op Talmalaan De gemeente Utrecht heeft dit voorstel ingediend. De proef met het toepassen van ZOAB op de Talmalaan kan bij succes op het gebied van zowel geluidsreductie als praktische toepasbaarheid op wegen < 80 km/uur, breder worden toegepast. Vanuit het MAVI-budget wordt geld beschikbaar gesteld om de kennis en ervaring van dit project actief te delen met andere overheden (communicatieplan).</p>	Beperking geluidhinder	Totale kosten: ? MAVI-bijdrage: € 50.000	
<p>2002-12 Haalbaarheidsonderzoek geluidscherm Initiatief van de gemeente De Bilt. De aankomende Modernisering Instrumentarium Geluidhinder (MIG) vraagt van wegbeheerders een andere inspanning op het gebied van geluidhinder dan de wet Geluidhinder. Bekeken zal worden of er in situaties waar geluidhinder het gevolg is van een optelsom aan infrastructuur van</p>	Beperking geluidhinder	Totale kosten: ? MAVI-bijdrage: € 18.151	

Naam project en korte projectomschrijving	Bijdrage aan MAVI-doel	Totale projectkosten en bijdrage MAVI-gelden ³	Stand van zaken / resultaten
verschillende wegbeheerders (rijk, NS, provincie), door die beheerders tot een gezamenlijke aanpak van de problematiek kan worden gekomen.			
<p>2002-13 De Regiotaxi Initiatief van Klomp Groepsvervoer BV. Door de regiotaxi's uit te rusten met speciale apparatuur worden ritten zo efficiënt mogelijk op elkaar worden afgestemd. Daarnaast worden de chauffeurs uitgedaagd tot zuinig rijgedrag. De besparing die deze manier van bedrijfsvoering oplevert wordt afgezet tegen resultaten van soortgelijke ondernemingen. Vanuit het MAVI-budget wordt een bedrag beschikbaar gesteld om over de milieuresultaten actief te communiceren, met als doel dat andere bedrijven het voorbeeld volgen (communicatieplan).</p>	Brandstofbesparing	Totale kosten: € 125.000 MAVI-bijdrage: € 25.000	
<p>2002-14 Milieumonitoring oostelijke randweg Veenendaal Project van de dienst WVV van de provincie. In 2001 konden er door het toekennen van geld vanuit het MAVI-budget, voorafgaand aan het openstellen van het nieuwe wegvak, nulmetingen worden verricht. De nu toegekende bijdrage is bestemd om ook de laatste nulmeting te kunnen uitvoeren. Het onderdeel van het verzoek om budget beschikbaar te stellen voor nametingen is niet gehonoreerd.</p>	Kennis vergaren rond de effectiviteit van milieuvorzieningen in de wegenbouw	Totale kosten: € 50.000 MAVI-bijdrage: € 4.320	
<p>2002-15 Vervoermanagement op Rijnsweerd De PSD wil het vervoermanagement verder vormgeven binnen de eigen organisatie en met omliggende bedrijven bezien of een gezamenlijke aanpak kansen biedt</p>	Verminderen autokilometers woon-werkverkeer naar Rijnsweerd	Totale kosten: € 65.800 MAVI-bijdrage: € 32.900	De PSD heeft onder voorwaarde dat de PSD zelf eveneens € 33.000,- bijdraagt aan het project een toezegging tot subsidie gekregen. De PSD wordt echter geconfronteerd met een fors begrotingstekort, waardoor acuut op de exploitatie moet worden bezuinigd. Hierdoor is de cofinanciering onder druk komen te staan. Het project kan derhalve niet eerder van start dan nadat duidelijk is hoe de PSD de noodzakelijke

Naam project en korte projectomschrijving	Bijdrage aan MAVI-doel	Totale projectkosten en bijdrage MAVI-gelden ³	Stand van zaken / resultaten
			bezuinigingen kan realiseren. De kans is derhalve reëel dat het project in z'n geheel wordt geschrapt.
2003-1 Tijdelijke geluidsschermen oplossing bij spoedwet? Initiatief van DHV Milieu en Infrastructuur BV. Het project onderzoekt de mogelijkheden van tijdelijke maatregelen ter beperking van de geluidhinder, waarbij geanticipeerd wordt op nieuwe ontwikkelingen en regelgeving rond spitsstroken.	Geluidsreductie	Totale kosten: € 45.040 MAVI-bijdrage €29.726	Betreft een voorstel voor 2003, dat opgestart wordt.
2003-2 MAVI-scan II: de implementatie Initiatief van provincie Utrecht dienst WenM en DHV Milieu en Infrastructuur. Dit project is een vervolg op een project dat al via het programma van 2001 ondersteund werd en houdt in dat het voor de provincie ontwikkelde instrument bij een aantal gemeenten op een bredere toepasbaarheid wordt getoetst.	Vermeerdering kennis	Totale kosten: (Zie bij 2002-8) MAVI-bijdrage € 22.000	Betreft een voorstel voor 2003, dat opgestart wordt
2003-3 Toepassing van c-fix in Leidsche Rijn Initiatief van Projectbureau Leidsche Rijn. Het project omvat een innovatieve techniek waarbij een koolstofrijke aardoliefractie, die vrijkomt bij het raffinageproces, duurzaam tot een zogeheten binder, genaamd C-fix, wordt gebonden. Parkeerplaatsen bij het bezoekerscentrum van Leidsche Rijn zullen met c-fix aangelegd worden.	CO ₂ -reductie	Totale kosten: € 112.000 MAVI-bijdrage € 63.000	Betreft een voorstel voor 2003, dat opgestart wordt
2003-4 Demonstratie elektrische fiets Initiatief van TNO-MEP. Het is een demonstratieproject voor de invoering van elektrische (dienst-)fietsen voor werknemers van bedrijven of instanties.	CO ₂ -reductie, brandstof en kilometerbesparing, reductie milieuhinder, beperking geluidhinder en beperking automobilititeit.	Totale kosten: 400.000 MAVI-bijdrage € 100.000	Betreft een voorstel voor 2003, dat opgestart wordt
2003-5 Duurzaam auto-leasen Initiatief van Grontmij Water & Reststoffen. Project is een onderzoek naar de haalbaarheid van maatregelen voor een milieubewuster gebruik van leasewagens.	Vermindering brandstofgebruik, vermindering luchtmissie, Vermindering geluidemissie	Totale kosten: €42.800 MAVI-bijdrage € 42.800	Betreft een voorstel voor 2003, dat opgestart wordt

Naam project en korte projectomschrijving	Bijdrage aan MAVI-doel	Totale projectkosten en bijdrage MAVI-gelden ³	Stand van zaken / resultaten
<p>2003-6 Mobiliteits Informatie Punt Initiatief van Verkeer & Milieu Consultancy BV. Het betreft het opzetten en uitvoeren van een pilotproject, dat actuele, dynamische reisinformatie verstrekt aan reizigers en weggebruikers. Daarbij wordt informatie gebruikt en verstrekt over onder andere het openbaar vervoer, files, parkeergarages en wegwerkzaamheden.</p>	<p>Bevorderen van alternatieve vervoerwijzen voor autogebruik.</p>	<p>Totale kosten: € 171.220 MAVI-bijdrage € 100.000</p>	<p>Betreft een voorstel voor 2003, dat opgestart wordt</p>
<p>2003-7 Fietsen naar je werk Dit project waarmee werknemers worden gestimuleerd om op de fiets naar het werk te gaan in plaats van met de auto, is ook vorig jaar met MAVI-geld gesteund. Dit jaar is opnieuw een beroep op het MAVI gedaan.</p>	<p>Vermindering autogebruik</p>	<p>Totale kosten: € 34.750 MAVI-bijdrage € 20.000</p>	<p>Betreft een voorstel voor 2003, dat opgestart wordt</p>

Bijlage 2 Overzicht documenten betreffende MAVI/Milieubewust op weg

‘Plan van Aanpak MAVI uitwerkingsprogramma’, vastgesteld door GS 19-09-2000.

‘Projectplan opstellen MAVI uitwerkingsprogramma’, vastgesteld (*door wie?*) 11-10-2000.

‘MAVI Uitwerkingsprogramma; samen op weg naar een beter milieu’, vastgesteld in GS 13-03-2001.

(*??*)(*eigenlijk vastgesteld in GS 20-02-2001 onder voorbehoud positief advies gezamenlijke commissies WVV en WenM, daar behandeld 12-03-2001*)

‘Projectplan ‘uitvoering MAVI uitwerkingsprogramma’’ (*status, 05-04-2001??*).

‘Voortgangsrapportage MAVI-uitwerkingsprogramma en MAVI-jaarprogramma 2001’ (*per juni 2001, status??, vastgesteld op??*).

‘Verantwoordelijkheden leden MAVI kernteam’, intern document MAVI kernteam, 20-07-’01.

‘Najaarsvoortgangsrapportage MAVI-uitwerkingsprogramma en MAVI-jaarprogramma 2001’ (in DT-WVV 20-11-2001).

‘MAVI-jaarprogramma 2002 en voortgangsrapportage MAVI-jaarprogramma 2001’, vastgesteld door GS 05-02-2002.

‘Voortgangsrapportage MAVI-jaarprogramma’s 2001 en 2002; per april 2002’, *behandeld in DT datum??*

‘Voortgangsrapportage MAVI-jaarprogramma’s 2001 en 2002; per augustus 2002’, *behandeld in DT datum??*

‘Jaarprogramma Milieubewust op weg 2003’, vastgesteld door GS 07-01-2003.