

2. Werkgeversaanpak

Naam maatregel	Werkgeversaanpak	
Omschrijving van de maatregel		
Beschrijving en definitie maatregel	<p>De werkgeversaanpak omvat een breed scala aan verschillende maatregelen die werkgevers kunnen nemen om hun werknemers op een duurzamere manier te laten reizen, zowel voor zakelijk reizen als voor het woon-werkverkeer. Het primaire doel is CO₂-reductie. Uit een studie over het effect van Anders Reizen (CE Delft, 2018a) komt naar voren dat het aanbieden van gratis ov voor medewerkers, mobiliteitsbudget en parkeerbeleid, effectieve maatregelen zijn om CO₂ te reduceren. In het Klimaatakkoord (Rijksoverheid, 2019b) is opgenomen dat werkgebonden mobiliteit in 2030 landelijk een reductie van 1,0 Mton CO₂-uitstoot moet hebben bereikt (ten opzichte van 1990).</p>	
Tijdpad voor invoering	<p>Gemeenten die zelf met werkgebonden mobiliteit aan de slag willen, kunnen afspraken maken met werkgevers (denk aan het sluiten van een convenant of het tekenen van een prestatieverklaring). Om bedrijven te ondersteunen kan een gemeente aanpassingen maken aan parkeerbeleid of ov- en fiets-infrastructuur. Een convenant kan ook met meerdere bedrijven worden gesloten om samenwerking tussen bedrijven te stimuleren.</p> <p>Verder is het goed om te weten dat de rijksoverheid werkt aan het instellen van een maximum (norm) aan CO₂-uitstoot per reizigerskilometer voor zakelijke mobiliteit. De norm zal gaan gelden voor werkgevers met meer dan 100 werknemers. De werkgevers die nog niet aan de norm voldoen, krijgen vier jaar de tijd om maatregelen te nemen die leiden tot minder zakelijke kilometers, meer gebruik van ov of fiets, of een grotere inzet van schonere voertuigen.</p>	
Emissiereductie		
Effect op CO ₂	++	<p>In CE (2018) zijn de CO₂-effecten van de maatregelen binnen het programma Anders Reizen onderzocht. De maatregelen van Anders reizen omvatten onder andere fiets-, ov-, parkeer-, thuiswerk- en minder vliegen maatregelen. Wanneer alle maatregelen in 2030 worden toegepast neemt de CO₂-uitstoot van de woon-werk en zakelijke mobiliteit samen met ongeveer 60% af (CE Delft, 2018a) De meest effectieve (huidige) maatregelen¹ zijn het aanbieden van gratis ov aan medewerkers zonder auto van de zaak (0-29%), medewerkers de eerste maanden alleen een ov-kaart aan te bieden en geen auto of auto-vergoeding (25%) en het invoeren van een mobiliteitsbudget en -kaart voor medewerkers die nu een auto van de zaak hebben (4-11%). Uit de toekomstige maatregelen zijn ZE-auto's van de zaak (31%) en zakelijke vluchten vervangen door trein/videoconferencing erg (8-17%)² effectief.</p> <p>Op basis van eerdere studies schatten we het effect van de werkgeversaanpak in de desbetreffende gemeenten tussen de 0,5 tot 4% op de totale CO₂-emissie van mobiliteit.</p>
Effect op luchtvervuilende emissies (PM, NO _x)	+	<p>De reductie op luchtverontreinigende emissies is kleiner dan de CO₂-reductie. Binnen de MRDH blijkt dat de procentuele reductie van luchtvervuilende emissies respectievelijk ongeveer de helft is van de procentuele reductie van CO₂ voor de werkgeversaanpak (CE Delft, 2020c). Gezien het effect op CO₂ zullen luchtvervuilende emissies 0,2 tot 2% afnemen.</p>

1 Afhankelijk van de bedrijfslocatie, die goed, redelijk of slecht ov-ontsloten is.

2 Niet meer vliegen < 700 km, of niet meer vliegen < 700 km en 10% minder vliegen > 700 km.

Overige effecten

Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	+	Voor maatregelen die leiden tot een verschuiving van (conventionele) autokilometers naar ZE-ov of ZE-auto's is meer duurzame energie nodig. Het exacte effect is onbekend.
Leefbaarheid	+	Een reductie van het aantal gereden kilometers (per auto) zorgt ervoor dat de leefbaarheid van steden toeneemt door minder geluidsoverlast en drukte.
Bereikbaarheid	+	Vrijwel de helft van de korte verplaatsingen, die het overgrote deel van de problemen qua stedelijke bereikbaarheid veroorzaken, bestaat uit woon-werkverplaatsingen. Een reductie van 70% in die korte verplaatsingen zou een zeer groot effect hebben op de reductie van voertuigverliesuren en daarmee de stedelijke bereikbaarheid sterk verbeteren. Hier staat tegenover dat de drukte in het ov en op de fietsinfrastructuur enorm zal toenemen (CE Delft, 2018a). In het kader van Beter Benutten is ingeschat dat werkgeversaanpakken in diverse regio's gemiddeld zo'n 1.800 spitsmijdingen per dag opleveren (gemiddelde ritlengte 18 km per spitsmijding). Gemiddeld was dit 0,04 spitsmijdingen per dag per werknemer van bedrijven die meededen met de werkgeversaanpak (Rijkswaterstaat, 2018g).
Verkeersveiligheid	+	Minder gereden autokilometers zorgen ervoor dat de verkeersveiligheid toeneemt. Echter, een verplaatsing naar fiets kan ervoor zorgen dat de verkeersveiligheid daardoor daalt. Het hangt hiermee dus af van welke maatregelen worden getroffen.
Geluid	+	Een verschuiving van auto naar fiets zorgt ervoor dat er minder verkeersgeluid wordt geproduceerd. Een verschoning van het wagenpark naar ZE-auto's zorgt ook voor minder geluid in de bebouwde kom.

Draagvlak

Draagvlak bij sector	+	Eén van de uitdagingen, zeker vanuit het oogpunt van CO ₂ -reductie, is om behalve de koploperbedrijven ook de grote massa aan werkgevers hierin mee te krijgen. Een verdere opschaling van bijvoorbeeld Anders Reizen lijkt hiervoor een logische eerste stap. Als dat onvoldoende effect sorteert zou voor achterblijvers een werkgeversaanpak met een wat verplichtender karakter kunnen worden overwogen (CE Delft, 2017b).
Maatschappelijk/politiek	+	In de MRDH heeft ongeveer één derde van de gemeenten de werkgeversaanpak opgenomen in bestaand beleid en heeft minder dan een derde aangegeven dat er geen bestuurlijk draagvlak is voor de maatregel (CE Delft, 2020c). De werkgevers aanpak kan, wanneer deze slim wordt toegepast, financieel gunstig uitpakken voor zowel werkgevers als werknemers (CE Delft, 2018a). Het aanbieden van bijvoorbeeld een fiets van de zaak of gratis ov heeft voordelen voor de werknemers. Tevens hebben omwonenden van bedrijven profijt van betere luchtkwaliteit, lager geluid en minder congestie. Hierdoor lijkt het maatschappelijk draagvlak goed te zijn. Om ervoor te zorgen dat een reductie van parkeermogelijkheden of autogebruik geen nadelige effecten hebben op de bereikbaarheid, is het van belang dat er voldoende alternatieve modaliteiten beschikbaar zijn (lopen, fiets, ov, deelmobiliteit) om de werkplek te bereiken.

Kosten

Implementatiekosten	0	De werkgebonden aanpak richt zich op meerdere maatregelen. Het invoeren van de meeste maatregelen kan, wanneer deze slim worden toegepast en gecombineerd, financieel gunstig uitpakken voor zowel werkgevers als werknemers (CE Delft, 2018a).
---------------------	---	---

Overig**Overige
aandachtspunten**

Gedragscampagnes en alle andere maatregelen die ov- en fietsgebruik stimuleren kunnen de vertrouwdheid van en waardering voor deze vervoerswijzen positief beïnvloeden, waardoor medewerkers geneigd zijn om ook privé deze vervoerswijzen vaker te gebruiken. Daarmee zijn ook gezondheidsbaten door meer actieve mobiliteit (fietsen, lopen).

Om een reductie van de parkeerruimte bij bedrijfslocaties door te kunnen voeren, is het van belang dat gemeenten de parkeernormen aanpassen. Nu geldt vaak een minimaal aantal parkeerplaatsen per arbeidsplek, maar dat conflicteert met een reductie van de parkeercapaciteit. Het is voor de parkeermaatregelen van belang dat er geen uitwijkmogelijkheden zijn om (gratis) bij of in de buurt van het bedrijf te parkeren (onder andere straatparkeren). Vergunningparkeren in de nabijheid is daarbij een minimale vereiste (CE Delft, 2019d).

Bronnen

- CE Delft, 2018a. CO2-effect van Anders Reizen. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2019c. Energiebesparing verkeer en vervoer in de KEV2019. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2020c. Effectbepaling regionaal maatregelenpakket: Programma duurzame mobiliteit Metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2020d. Veiligheid en elektrische personenauto's: Actualisatie factsheet 2020. Delft, CE Delft.
- Rijksoverheid, 2019b. Klimaatakkoord. Den Haag, Rijksoverheid.
- RAI Vereniging. 2020. Tweede kamer kritisch over differentiatie parkeertarieven [Online]. Available: <https://www.raivereniging.nl/nieuws/nieuwsberichten/2020-q3/0925-tweede-kamer-kritisch-over-differentiatie-parkeertarieven.html> [Accessed 22-3 2021].
- Rijkswaterstaat, 2018g. Factsheet Werkgeversaanpak [Online]. Available: <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/kennis-instrumenten/toolbox-slimme-mobiliteit/multimodaal/factsheet-werkgeversaanpak/> [Accessed 22-3 2021].

CROW-KpVV

CROW-KpVV ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering.

Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

Colofon**uitgave**

CROW-KpVV, Ede
April 2021

productie

CROW

samenstelling

CE Delft

contact

CROW Klantenservice:
klantenservice@crow.nl of (0318) 69 53 15

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden via
www.crow.nl/publicaties/