

Vergaderjaar 2007–2008

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 53**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2008

Met deze brief wil ik u informeren over de door mij beoogde aanpak en regeling voor de mobiliteitsprojecten in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM). Na een korte introductie maak ik in deze brief doelstelling, aanpak, procedure en beoordelingskader voor de regeling bekend.

### **Introductie**

In mijn brief aan de Kamer van 30 november 2007 (Kamerstukken II, 31 305, nr. 1) heb ik aangekondigd dat op weg naar de invoering van de kilometerprijs, vanaf 2008 tot en met 2011, mobiliteitsprojecten uitgevoerd worden met als doel nog voor de introductie van de kilometerprijs voor personenauto's (2012) de techniek te testen en gedrags- en bereikbaarheidseffecten te realiseren. Hiervoor is komende jaren in totaal € 100 mln ter beschikking gesteld.

De mobiliteitsprojecten ABvM worden in samenhang gezien met de Taskforce Mobiliteitsmanagement onder leiding van Lodewijk de Waal. De mobiliteitsprojecten zullen goed moeten aansluiten bij de korte termijn acties (voor deze kabinetsperiode) die in september met de MobiliteitsAanpak worden aangekondigd. Het gaat dan onder meer om het actieprogramma Wegen, waarin nadere uitwerking wordt gegeven aan het Beleidskader Benutten.

- De Taskforce is gevraagd om voor 1 september 2008 met concrete voorstellen te komen voor maatregelen die de files verminderen. De voorstellen zullen betrekking hebben op afspraken tussen werkgevers en werknemers in de sfeer van arbeidsvoorwaarden. Het kan gaan om het woonwerk- en zakelijk verkeer, telewerken, flexibele werktijden en het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Daarnaast zal de Taskforce op regionaal niveau de totstandkoming van convenanten bevorderen die de bereikbaarheid moeten verbeteren.
- Tevens wordt op dit moment in het kader van de MobiliteitsAanpak gewerkt aan de uitwerking van het beleidskader Benutten. Voor een

pakket benuttingsmaatregelen heb ik in de periode 2009–2012 een bedrag van € 200 mln ter beschikking gesteld. Dit pakket is met name gericht op de file top-50 en verbetering van de aansluitingen tussen het Hoofdwegennet en het Onderliggende wegennet.

Met de hierboven beschreven benadering (Mobiliteitsprojecten ABvM, Taskforce Mobiliteitsmanagement, MobiliteitsAanpak, Beter Benutten) wordt zowel ingezet op verkeersmanagement (optimalisatie van het gebruik van infrastructuur) als op het optimaal verkennen van de mogelijkheden van ICT-diensten voor de verbetering van de bereikbaarheid.

De in deze notitie beschreven aanpak voor de mobiliteitsprojecten ABvM is gedeeld met diverse marktpartijen (via de Special Knowledge Group ABvM in het kader van Connekt), regionale overheden en grote werkgevers en is in het Nationaal Mobiliteit Beraad (NMB) aan de orde geweest. Belangrijkste aanbevelingen van deze partijen waren:

- Neerzetten van een beperkt aantal zichtbare projecten van significante grootte, dan wel kleinere projecten met de intentie deze op te schalen en met een voldoende looptijd om gedragseffecten te onderzoeken;
- Gebruik maken van reeds lopende initiatieven;
- Verschillende belanghebbende partijen (werkgevers, regio's etc.) moeten (al liefst in vroeger stadium) betrokken zijn bij vormgeven en selectie van projecten voor betere publieksacceptatie en onderzoeken van gedragseffecten;
- Er kunnen problemen ontstaan met cofinanciering van (grootschalige) projecten indien maximaal slechts 50% van de totale kosten wordt gesubsidieerd;
- Doelstelling, doelgroep en focus van de regeling duidelijk maken.

Bij de uitwerking van de afspraken rondom de aanpak mobiliteitsprojecten ABvM en de voorbereiding van het regionale maatregelenpakket worden de volgende rollen gezien voor de aangesloten partijen:

- NMB en decentrale overheden: vaststellen van de uitgangspunten en vervolgens een centrale rol in de regio, gericht op de totstandkoming van ambitieuze convenanten en daar mee het verbeteren van de bereikbaarheid. Voorts zijn overheden ook betrokken als werkgevers die tot mobiliteitsafspraken komen met werknemers;
- Maatschappelijke partijen in de Klankbordgroep ABvM: deze zijn zoals bij het traject Kilometerprijs aangesloten als adviseurs, actieve meedenkers en vervolgens als mede-initiators door aanspreken en stimuleren van leden en achterban om mee te werken;
- Bedrijfsleven, georganiseerd in het kennisplatform Connekt: als leverancier van creatieve concepten, ideeën en mobiliteitsdiensten;
- Voorts is het bedrijfsleven regionaal aangesloten als werkgever die participeren in de Taskforce Mobiliteitsmanagement en die tot mobiliteitsafspraken komen met hun werknemers.

### **Beschrijving mobiliteitsprojecten ABvM**

Mobiliteitsprojecten ABvM kunnen als volgt worden gekenmerkt:

- Mobiliteitsprojecten ABvM zijn (tijdelijke) projecten die leiden tot gedragsverandering, enerzijds door prijsprikkels ter beperking van gebruik van de auto en anderzijds door Value Added Services of Intelligente Transportsystemen(VAS/ITS-diensten);
- De mobiliteitsprojecten ABvM worden ingezet in de zes regio's waar de Taskforce Mobiliteitsmanagement actief is;
- De mobiliteitsprojecten ABvM zijn onderdeel van een integraal pakket aan maatregelen waarover per regio middels een convenant in het kader van de regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement afspraken worden gemaakt;

- Mobiliteitsprojecten ABvM (gedragsveranderingen) zijn van kritische omvang (schaal) danwel opschaalbaar om zodoende te leiden tot significante congestiereductie;
- Mobiliteitsprojecten ABvM zijn efficiënt in termen van kosten versus bereikbaarheidseffecten;
- Mobiliteitsprojecten ABvM zijn tijdig gerealiseerd omdat de effecten voor invoering van de kilometerprijs voor personenauto's (2012) gehaald moeten worden;
- Het initiatief voor de mobiliteitsprojecten ABvM komt vanuit de regio's;
- Mobiliteitsprojecten ABvM sluiten goed aan op andere (korte termijn) maatregelen die in het kader van de MobiliteitsAanpak in september 2008 worden gepresenteerd.

### **Kansen mobiliteitsprojecten ABvM in relatie tot de kilometerprijs**

De mobiliteitsprojecten dragen vooruitlopend op de kilometerprijs bij aan:

- Het verbeteren van de regionale bereikbaarheid;
- Bewustwording van de mobiliteitskeuzen bij weggebruikers te stimuleren;
- Kennis van/inzicht in gedragseffecten bij weggebruikers als gevolg van prijsprikkels en VAS/ITS-diensten;
- Acceptatie van on-board equipment (OBE) door weggebruikers;
- Mogelijke verbetering van de business case van de kilometerprijs door het stimuleren van VAS/ITS-diensten;
- Inzicht in/ervaringen met diverse (oa. technische) aspecten ten behoeve van implementatie/certificering van service providers;
- Ontwikkeling van een markt met meerdere service providers.

Private partijen wordt door de mobiliteitsprojecten de mogelijkheid geboden satellietgebonden techniek op grotere schaal in een regio te gebruiken en/of Value Added Services in de markt te zetten. Dit zijn expliciet geen technische tests in het kader van de kilometerprijs. Daarvoor loopt een afzonderlijk traject bij het project Kilometerprijs, dat uiteindelijk uitmondt in een grootschalige praktijktest: Proof of Concept. Ook biedt ABvM de private partijen de mogelijkheid de ervaringen van de mobiliteitsprojecten in te brengen in het certificeringstraject van de service providers in het kader van de kilometerprijs. Dit certificeringstraject zal na goedkeuring van het partieel uitvoeringsbesluit door de Tweede Kamer worden opgestart. ABvM ondersteunt dit traject door het op dat moment vigerende concept functioneel Programma van Eisen van de Kilometerprijs aan belangstellenden ter beschikking te stellen.

Het is echter niet wenselijk dat de mobiliteitsprojecten het benodigde level playing field voor de aanbesteding van (elementen van) de kilometerprijs en/of het ontstaan van service providers in het kader van de kilometerprijs verstoren. Marktpartijen kunnen aan de gehanteerde techniek voor de mobiliteitsprojecten geen rechten of voorkeursposities ontleen ten behoeve van de kilometerprijs. Verder zullen de resultaten van evaluatie en monitoring voor zover mogelijk openbaar toegankelijk worden gemaakt.

### **Aanpak en procedure**

Voor de uitwerking van de *mobiliteitsprojecten ABvM* wordt aansluiting gezocht bij het proces van de Taskforce Mobiliteitsmanagement onder leiding van Lodewijk de Waal. In de Taskforce zitten de relevante partners (sociale partners, decentrale overheden, bedrijfsleven en de rijksoverheid) om tot regionale afspraken over *mobiliteitsmanagement* te komen. De mobiliteitsprojecten ABvM zijn een onderdeel van de *regionale convenanten* die in het kader van de Taskforce vóór 1 september gereed moeten

zijn. De mobiliteitsprojecten ABvM krijgen gestalte in die regio's waar de Taskforce actief is en waar de problematiek met betrekking tot bereikbaarheid en leefbaarheid het grootst is, te weten de regio's Amsterdam, Utrecht, Haaglanden, Rotterdam, Eindhoven/Den Bosch en Arnhem/Nijmegen. Met deze regionale focus wordt tevens beoogd versnippering van het budget voor mobiliteitsprojecten ABvM te voorkomen. Regio's komen pas in aanmerking voor een financiële bijdrage vanuit ABvM als in de regionale taskforces concrete afspraken zijn gemaakt over mobiliteitsmanagement in brede zin.

Op basis van de regionale convenanten worden tussen V&W en regionale overheden voor de mobiliteitsprojecten ABvM zogenoemde uitvoeringsconvenanten afgesloten. In de uitvoeringsconvenanten worden afspraken gemaakt over de financiële bijdrage die de regio's voor deze mobiliteitsprojecten van V&W ontvangen. De financiële bijdrage wordt verstrekt door middel van een specifieke ophoging van de brede doeluitkering verkeer en vervoer (hierna: BDU verkeer en vervoer). De bijdrage van ABvM aan de mobiliteitsprojecten ABvM bedraagt maximaal 75% van de contractkosten (raming van uitvoeringskosten) van de aan te besteden diensten c.q. leveranties. Plusregio's dienen, als ontvanger van de BDU verkeer en vervoer, financiële afspraken te maken met de regionale partijen die als contractpartij zullen optreden in de uit te vragen mobiliteitsprojecten ABvM. De uit te vragen mobiliteitsprojecten ABvM dienen volgens de vigerende (Europese) aanbestedingsregelgeving aanbesteed te worden.

### **Planning mobiliteitsprojecten ABvM**

Conform planning van de Taskforce moeten de voorgestelde maatregelenpakketten op convenantniveau vóór 1 september 2008 gereed zijn. Dit sluit ook goed aan op de presentatie van de MobiliteitsAanpak, voorzien op of rond Prinsjesdag 2008. Vervolgens dienen de eerste uitvoeringsconvenanten ten behoeve van mobiliteitsprojecten ABvM uiterlijk 1 november 2008 ondertekend te zijn. Dit om in aanmerking te komen voor een ophoging van de BDU-gelden in december van dit jaar (e.e.a. conform de Beleidsregel en Uitvoeringsregeling BDU verkeer en vervoer). De eerste mobiliteitsprojecten ABvM kunnen hiermee in de loop van 2009 operationeel zijn. BDU-gelden ten behoeve van volgende uitvoeringsconvenanten worden toegekend op basis van volgorde waarop de uitvoeringsconvenanten tussen V&W en de regio's gesloten worden.

Over de voortgang van de mobiliteitsprojecten ABvM zal ik u halfjaarlijks informeren.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

## Procedure mobiliteitsprojecten ABvM

### Procedure

De beoogde procedure is als volgt:

1. De 6 regio's wordt gevraagd integrale mobiliteitsplannen te ontwikkelen waarmee invulling gegeven wordt aan de doelstellingen en criteria van de Taskforce Mobiliteitsmanagement en de mobiliteitsprojecten ABvM.

Het initiatief voor mobiliteitsprojecten ABvM dient vanuit de regio's te komen. Hiervoor zijn een aantal redenen:

- Regio's hebben de meeste mogelijkheden om afspraken met lokale werkgevers en andere stakeholders te bewerkstelligen;
- Regio's hebben de meeste kennis van de lokale oorzaken van congestie en hoe deze het beste vermindert kan worden;
- Regio's hebben de meeste mogelijkheden om relevante informatie ter beschikking te stellen aan de gebruikers om hun mobiliteitskeuze te ondersteunen;
- Eenduidige verdeling van verantwoordelijkheden (regio's verantwoordelijk, rijk faciliteert in geldelijke bijdrage en kennis in natura) leidt tot heldere afspraken;
- Deze aanpak sluit aan op reeds lopende initiatieven van regio's (o.a. in Amsterdam, Utrecht, Brabant).
- Deze aanpak sluit goed aan bij de bestaande verdeling van verantwoordelijkheid tussen rijk en regio. Rijk bepaalt het beleidskader en randvoorwaarden, regio's bepalen de beleidsuitwerking en uitvoering.

2. In het kader van de Taskforce worden regionale convenanten afgesloten over doelen, randvoorwaarden en criteria. Mobiliteitsprojecten maken hier onderdeel van uit.

In het convenant is een concreet geformuleerde bereikbaarheidsdoelstelling opgenomen (hoeveel, wanneer, waar). De totale doelstelling dient ambitieuzer te zijn dan de bereikbaarheidsdoelstelling van de Taskforce. Met de mobiliteitsprojecten kan namelijk, in aanvulling op de maatregelen die in Taskforce verband worden afgesproken, een extra impuls worden gegeven aan het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio.

De regio stelt daartoe een integraal pakket aan concrete, niet-vrijblijvende samenhangende maatregelen samen, welke op hoofdlijnen is beschreven in het uitvoeringsconvenant.

3. Toetsing van het regionale convenant vindt op aangeven van de regio plaats door de ministeries van V&W, VROM, Financiën en EZ. Op basis van deze toetsing stemmen de ministers dus zowel in met de plannen in het kader van de doelstelling van de regionale Taskforces (afspraken werkgevers, werknemers, regio, eventueel aangevuld met flankerende maatregelen) als met de doelstelling in het kader van de Mobiliteitsprojecten ABvM. Instemming met de plannen in het kader van de Taskforce vormt een voorwaarde voor instemming met de plannen in het kader van de mobiliteitsprojecten ABvM. Voor wat betreft de Mobiliteitsprojecten ABvM doet de minister op dit moment nog geen concrete toezegging over de financiële bijdrage per convenant.
4. Op basis van de via de Taskforce afgesloten convenanten werken de regio's de maatregelen in het kader van de mobiliteitsprojecten ABvM verder uit. Op basis van de uitwerking van de maatregelen worden per regio uitvoeringsconvenanten gesloten tussen Rijk en regio's. Met deze

uitvoeringsconvenanten wordt ook de financiële bijdrage vanuit het beschikbare budget mobiliteitsprojecten ABvM voor de maatregel vastgesteld. Vaststelling van de financiële bijdrage vindt plaats op basis van volgorde van het afsluiten van de uitvoeringsconvenanten.

5. Uitvoering: de regio draagt de uitvoering vervolgens voor eigen rekening en risico. Dit is in lijn met het gesloten uitvoeringsconvenant hierover. De regio's besteden hiertoe projecten aan (desgewenst functioneel gespecificeerd) en private bedrijven c.q. consortia schrijven hierop in. De regio's begeleiden de uitvoering.
6. Taskforce en ABvM voeren monitoring/evaluaties op het gehele maatregelenpakket (incl. de mobiliteitsprojecten ABvM) uit conform het in bijlage 3 bij deze brief gegeven raamwerk. De regio's leveren hier bijdragen aan.
7. Communicatie: de regio draagt (in overleg met ABvM) zorg voor de communicatie over de voortgang.
8. De resultaten van monitoring en evaluatie, kennis en ervaringen worden openbaar gemaakt.

De projectorganisatie ABvM (mobiliteitsprojecten) kan desgewenst ondersteuning bieden via een kennisteam, in het bijzonder met betrekking tot de aanpak voor prijsprikkels en VAS/ITS-diensten (techniek, kosten, inzichtelijk maken effecten). Desgewenst kan het concept programma van eisen voor de kilometerprijs beschikbaar worden gesteld. Aan de techniek voor de mobiliteitsprojecten mogen echter geen rechten of voorkeursposities ontleend worden ten behoeve van de kilometerprijs. Daarnaast wordt zoveel mogelijk gezamenlijk opgetrokken met de Taskforce.

**Beoordelingskader voor regionaal convenant (aanvullende criteria vanuit ABvM)***Doelstelling:*

- In het convenant is een concreet geformuleerde bereikbaarheidsdoelstelling opgenomen (hoeveel, wanneer, waar) in termen van per regio te bepalen reductie van het aantal voertuigkilometers in de spitsen (07.00 – 09.00 en 16.00 – 19.00u) voor een netwerk of een corridor en/of gedragsverandering (hoeveel, wanneer, waar) bij een nader te bepalen percentage van de «frequent users» in de spitsen (07.00 – 09.00 en 16.00 – 19.00u) voor een corridor of een netwerk. Deze doelstelling wordt bereikt door een breed pakket aan mobiliteitsmanagement maatregelen in het kader van de Taskforce, de mobiliteitsprojecten ABvM en evt. andere beleidsprogramma's. De regio's worden geacht om deze doelstelling voor 2012 (start kilometerprijs voor personenauto's) te halen.
- Met de mobiliteitsprojecten ABvM wordt specifiek beoogd het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden door:
  - Introductie van prijsprikkels ter beperking van het gebruik van de auto in een netwerk of op een corridor. Prijsprikkels moeten de bewustwording van mobiliteitskeuzes bij weggebruikers vergroten en hun gedrag beïnvloeden. Dit soort maatregelen levert tevens (aanvullend) inzicht in de invloed van prijsprikkels op het gedrag van weggebruikers.
  - Stimuleren van innovatieve Value Added Services (VAS)/Intelligent Transport Systems (ITS)-diensten (informatie, bijvoorbeeld up-to-date reistijdinformatie) die de bewustwording van mobiliteitskeuzes bij weggebruikers vergroten en leiden tot gedragsverandering. Dit soort maatregelen levert tevens (aanvullend) inzicht in de invloed van VAS/ITS-diensten (informatie) op het gedrag van weggebruikers op.
- De mobiliteitsprojecten ABvM kunnen als startmotor dienen voor de ontwikkeling van een multi service providers markt voor de kilometerprijs.

*Mobiliteitsprojecten ABvM:*

- Doel en scope van de mobiliteitsprojecten ABvM dienen helder beschreven te zijn;
- Mobiliteitsprojecten ABvM dienen van kritische omvang (schaal) te zijn danwel opschaalbaar te zijn om zodoende te leiden tot significante congestiereductie;
- Op basis van een analyse dient aannemelijk te worden gemaakt dat met de mobiliteitsprojecten ABvM de in het convenant genoemde doelstelling bereikt wordt; De analyse dient concreet en kwantitatief onderbouwd te zijn (waar, wanneer, hoeveel) en compleet te zijn;
- Er dient zicht te zijn op de indicatieve kosten en op dekking van de mobiliteitsprojecten ABvM;
- Er dient inzicht te worden gegeven in hoeverre andere V&W beleidsprogramma's betrokken zijn bij de mobiliteitsprojecten ABvM incl. evt. budget reservering;
- Mobiliteitsprojecten ABvM dienen efficiënt te zijn in termen van kosten versus bereikbaarheidseffecten teneinde te waarborgen dat publieke gelden efficiënt worden ingezet;
- Aannemelijk dient te worden gemaakt dat de mobiliteitsprojecten ABvM voor 2012 (start kilometerprijs voor personenauto's) geïmplementeerd zijn. De bijdrage van het rijk eindigt daarmee aan het eind van 2011;



- Aangegeven dient te zijn wie namens de regio verantwoordelijk is voor de mobiliteitsprojecten ABvM.

*Financiering:*

- De bijdrage van ABvM aan de mobiliteitsprojecten ABvM verloopt via de BDU verkeer en vervoer en kan oplopen tot 75% van de geraamde contractkosten van de aan te besteden diensten c.q. leveranties;
- Definitieve toekenning van de bijdrage van ABvM aan mobiliteitsprojecten ABvM vindt plaats via de ophoging van de BDU verkeer en vervoer, die is overeengekomen in het uitvoeringsconvenant;
- Regio's komen pas in aanmerking voor een financiële bijdrage vanuit ABvM als in de regionale taskforces concrete afspraken zijn gemaakt over mobiliteitsmanagement in brede zin;
- Uitkering van BDU gelden loopt via de plusregio's.

*Monitoring:*

V&W (Taskforce en ABvM) voert monitoring/evaluatie op het gehele maatregelenpakket (incl. de mobiliteitsprojecten ABvM) conform het in bijlage 3 bij deze brief gegeven raamwerk. De regio's leveren hier bijdragen aan.

*Communicatie:*

De regio dient (in overleg met ABvM) te communiceren over de voortgang van de mobiliteitsprojecten ABvM.

**Voorwaarden regionaal uitvoeringsconvenant**

*Algemeen:*

- In de uitvoeringsconvenant is de bijdrage van ABvM opgenomen incl. het bijbehorende betalingsschema (op jaarbasis);
- De regio wordt geacht de mobiliteitsprojecten ABvM voor eigen rekening en risico uit te voeren conform de in het uitvoeringsconvenant opgenomen beschrijvingen (scope, belangrijkste eisen) en planning;
- De regio levert bijdragen aan het door V&W uitgewerkte monitoringsprogramma.
- De regio's dragen er zorg voor dat de mobiliteitsprojecten volgens de geldende aanbestedingsrichtlijnen in de markt worden gezet. De resultaten en ervaringen worden openbaar gemaakt;
- De regio dient uitvragen aan marktpartijen t.b.v. mobiliteitsprojecten ABvM zo in te richten dat er geen verstoring van concurrentie voor de kilometerprijs optreedt. ABvM wordt in de gelegenheid gesteld om uitvragen op dit punt te toetsen;
- De regionale partijen dienen aan te geven wie namens de regio contractpartij is voor de uit te vragen mobiliteitsprojecten ABvM;
- Op geregelde basis vindt overleg plaats tussen rijk en regio inzake voortgang van implementatie van maatregelen, signaleren van knelpunten en voortvarend wegnemen daarvan en bespreken van afwijkingen.

*Mobiliteitsprojecten ABvM*

In het uitvoeringsconvenant is een toelichting op de mobiliteitsprojecten ABvM gegeven. Per mobiliteitsproject is:

- Een heldere scopebeschrijving en inzicht in de belangrijkste eisen gegeven;
- Aannemelijk gemaakt dat het project realiseerbaar is conform de beschreven scope (o.a. door deelname van het aantal bedrijven);
- Inzicht gegeven in de te verwachten effecten (bijdrage aan doelstelling van het convenant) Een planning gegeven, die aannemelijk maakt dat het project volgens planning en voor 2012 (start kilometerprijs voor personenauto's) realiseerbaar is.



- Inzicht gegeven in de kosten en de dekking;
- Een overzicht gegeven van de belangrijkste risico's en bijbehorende beheersmaatregelen;
- Aangegeven wie namens de regio de contractpartij is voor de uit te vragen mobiliteitsprojecten.

Beoordeling van mobiliteitsprojecten ABvM wordt uitgevoerd door ABvM. Waar mogelijk wordt hierbij gezamenlijk opgetrokken met de Taskforce.

**Evaluatie en monitoring van effecten Task Force  
Mobiliteitsmanagement en mobiliteitsprojecten ABvM****1. Ambitie Taskforce**

De Taskforce heeft de ambitie om met zijn voorstellen een reductie van het aantal autokilometers in de spitsen van minimaal 5% en een vergelijkbaar effect op de milieu-uitstoot te realiseren.

De Taskforce komt daarvoor met voorstellen langs twee sporen: arbeidsvoorwaarden en regionale convenanten. De voorstellen met betrekking tot arbeidsvoorwaarden hebben een generieke werking; als zij in een CAO worden opgenomen dan gelden ze voor alle werkgevers en werknemers die onder de betreffende CAO vallen. De regionale convenanten werken specifiek en gelden alleen voor de partijen die het convenant ondertekenen.

**2. Ambitie mobiliteitsprojecten ABvM**

Mobiliteitsprojecten van ABvM hebben als doel de gedragsverandering van autogebruikers door prijsprikkels en extra (informatie)diensten (VAS). Door te kiezen voor een andere mobiliteit, OV, fiets, combinatie van auto/OV/Fiets, niet te reizen (E-werken, E-conferencing), of buiten de spits rijden zal minder gebruik worden gemaakt van de auto. Er wordt gestreefd naar x% (nader te bepalen) reductie van autokilometers in de spits in een regio of op een corridor.

Mobiliteitsprojecten van ABvM worden gekoppeld aan dezelfde regio's alswaar de Taskforce actief is. De verwachting is dat deze maatregelen elkaar versterken en leiden tot beter bereikbaarheid van grote stedelijke gebieden.

Uitgaande van de doelstellingen van de mobiliteitsprojecten ABvM zullen de volgende effecten gemonitord/geëvalueerd worden:

- reductie van x gereden autokilometers;
- gedragsverandering onder verschillende doelgroepen;
- waar mogelijk het effect van een individuele maatregel;
- diverse (oa. technische) aspecten ten behoeve van implementatie/certificering van service providers ten behoeve van de kilometerprijs.

**3. Monitoring resultaten Taskforce en mobiliteitsprojecten ABvM**

Omdat zowel Taskforce als mobiliteitsprojecten ABvM in dezelfde regio's actief zijn en vaak op dezelfde doelgroepen worden toegepast zullen, lijkt het voor de hand liggend om een gezamenlijke monitoring&evaluatie programma op te stellen.

De beoordeling van de resultaten vindt zowel vooraf (ex ante) als achteraf (ex post) plaats. Ook zal een gezamenlijke nulmeting plaatsvinden.