

E.8 Werkgeversaanpak

Naam type maatregel		Werkgeversaanpak
Omschrijving van het type maatregel		
Algemene beschrijving en definitie type maatregel		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 CO ₂ -reductie. Uit het programma van Anders reizen (CE Delft, 2018b) komt naar voren dat het aanbieden van ov vrij voor medewerkers, mobiliteitsbudget en parkeerbeleid effectieve maatregelen zijn om CO ₂ te reduceren. In het Klimaatakkoord (Rijksoverheid, 2019) is opgenomen dat werkgebonden mobiliteit in 2030 landelijk een reductie van 1,0 Mton CO ₂ -uitstoot moet hebben bereikt (ten opzichte van 1990).
Maatregelen die hieronder vallen		Werkgeversafspraken, aansluiten bij vervolg Beter Benutten, programma Anders Reizen, convenant gemeenten sluiten op verduurzaming woon-werkverkeer, stimuleren thuiswerken, mobiliteitsplan
Indicatie invoeringstermijn		Gemeenten die zelf met werkgebonden mobiliteit aan de slag willen kunnen in beginsel binnen een jaar afspraken maken met werkgevers. Verder is van belang dat voor zakelijke mobiliteit de Rijksoverheid werkt aan het instellen van een maximum (norm) aan CO ₂ -uitstoot dat bedrijven vanaf 2022 nog mogen uitstoten per reizigerskilometer. Dit betreft werkgevers met meer dan 100 werknemers. De werkgevers die nog niet aan de norm voldoen, hebben 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.
Indicatie zichtbaarheid effecten		Verschuiving van autokilometers naar ov en fiets. Tevens zorgen meer thuiswerken en minder zakelijke reizen dat in het algemeen werk gerelateerde mobiliteit afneemt. Lagere CO ₂ -emissie, minder congestie (vooral tijdens ochtend- en avondspits), lagere drukte in het ov en een verbeterde leefbaarheid. Gezondheidsbaten van medewerkers door vaker gebruik van fiets. Parkeerbeleid heeft als mogelijk effect dat medewerkers elders rond het bedrijf gaan parkeren.
Categorie		
Thema		4. Werkgever- en onderwijsaanpak
Type		Werkgeversaanpak
Trias Mobilica		Verminderen, veranderen en verschonen
Gebiedstypologie		
Randvoorwaarden voor slagen		Participatie vanuit bedrijven om aan te haken bij de werkgeversaanpak en het programma Anders Reizen. Faciliteren van voldoende adequate alternatieven voor de auto en parkeerbeleid.
Metropolitaan	++++	De werkgeversaanpak heeft een groot effect wanneer er voldoende alternatieve modaliteiten mogelijk zijn als vervanging van de auto. Dit is vaker het geval in hoogstedelijke dan landelijke gebieden. Echter ligt het potentieel van deze maatregelen lager wegens betere ov bereikbaarheid.
Stedelijk	++++	
Landelijk	++++	
Emissiereductie		
Effect op CO ₂		180 ± 110 kton CO ₂
Toelichting op rekenmethodiek (zie Bijlage C)		Het aandeel van de werknemers in de regio dat in 2030 onder 'Anders reizen', of andere initiatieven met vergelijkbare doelstellingen, kan vallen is geschat op 25%. Dit is in grote mate afhankelijk van de bereidheid van werkgevers om zich aan dergelijke doelen te committeren. De gemiddelde emissiereductie in 2030 voor het woon-werk en zakelijk verkeer voor de bedrijven die zich committeren aan een reductie is geschat op 50%.
Overige effecten		

Naam type maatregel		Werkgeversaanpak
Omschrijving van het type maatregel		
Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	+	Voor maatregelen die leiden tot een verschuiving van (conventionele) autokilometers naar zero-emissie-ov of zero-emissie-auto's is meer duurzame energie nodig.
Leefbaarheid	+	Een reductie van het aantal gereden kilometers per auto, en een reductie in het aantal auto's (minder noodzaak voor een 2 ^e auto per huishouden) zorgt ervoor dat de leefbaarheid van steden toeneemt door minder geluidsoverlast en verkeersdruk.
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, 2018b) . Het exacte effect is hierdoor niet te kwantificeren.
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 zero-emissie-auto's zorgt ook voor minder geluid in de bebouwde kom.
Verantwoordelijkheid		
Bestuurlijk		Gemeente en provincie.
Verantwoordelijkheden		In de implementatie fase het expliciet en passend maken van maatregelen (bijvoorbeeld analyseren bij welke bedrijven de meeste CO ₂ -uitstoot te realiseren is via deze maatregel, afspraken maken met bedrijven, begeleiden van bedrijven, overwegen financiële prikkel bedrijven). In de uitvoeringsfase in gesprek blijven met bedrijven, waar nodig adviseren, eventueel toekennen financiële prikkel.
Partners/Stakeholders		Bedrijven.
(Implementatie-) kosten (€/CO₂-reductie)		
Overheid (implementatiekosten)	€	Implementatiekosten voor de werkgeversaanpak liggen voornamelijk bij overheidsinstellingen en bedrijven. Bedrijfsmedewerkers kunnen profiteren door middel van het gebruik van alternatieve modaliteiten en fiscale voordelen voor reiskosten. Richting 2030 vindt er geen significante groei of krimp van de kosten plaats.
Nationale kosten	€	
Kosten eindgebruiker	-€	
Overig		
Mogelijke maatschappelijke baten		Verbeterde leefbaarheid; Reductie in luchtvervuilende emissies en in geluid. Voor werknemers een stimulans in de vorm van fiscale voordelen voor het gebruik van fiets en ov. Gezondheidsbaten voor werknemers op de lange termijn door toename van fietskilometers.
Mogelijke maatschappelijk kosten		Mogelijk verminderde bereikbaarheid voor werknemers die geen alternatief hebben voor de auto. Bedrijven die in een relatief slecht bereikbare ov-locatie liggen hebben minder middelen om maatregelen binnen de werkgeversaanpak toe te passen en mogelijk een concurrentienadeel.
Overige aandachtspunten		Geen.
Bronnen		
(CE Delft, 2018b, CE Delft, 2019c, CE Delft, 2020b, CE Delft, 2020f)		
<p>0 = geen tot verwaarloosbaar effect; + = positief effect; ++ hoog positief effect; +++ zeer hoog positief effect; -€ = <0 €/ton CO₂-reductie; € = 0-10 €/ton CO₂-reductie; €€ = 10-100 €/ton CO₂-reductie; €€€ = >100 €/ton CO₂-reductie</p>		