

**CONVENANT MOBILITEITSMANAGEMENT  
RING UTRECHT EN DRIEHOEK AMERSFOORT**



## INHOUD

INLEIDING	5
<i>Leeswijzer</i>	5
DEEL I	7
1 PARTIJEN	7
2 OVERWEGINGEN	7
3 AFSPRAKEN	10
4 ORGANISATIE	13
DEEL II	15
<i>Maatregelenpakket convenant Ring Utrecht en Driehoek Amersfoort</i>	15
<i>Proeven met beloningsmaatregelen</i>	18
SAMENVATTING KOSTEN	23
<i>ABvM-projecten, inclusief organisatiekosten en randvoorwaardelijke maatregelen.</i>	23
ONDERTEKENENDE PARTIJEN	24
BIJLAGEN	27
<i>Bijlage 1 - Geografisch domein</i>	29
<i>Bijlage 2 - Kwantificering van de doelstelling</i>	31
<i>Bijlage 3 - Uitvoeringsovereenkomst Mobiliteitsmanagement Amersfoort</i>	33
<i>Bijlage 4 - Intentieverklaring Utrecht Bereikbaar</i>	41
<i>Bijlage 5 - Bestuursconvenant Utrecht Bereikbaar</i>	45
<i>Bijlage 6 - Conceptcontract Mobiliteitsmanagement De Uithof - Rijnsweerd</i>	63
<i>Bijlage 7 - Effecten van de maatregelen</i>	69
<i>Bijlage 8 - Tijdpad</i>	83



## **INLEIDING**

De bereikbaarheid van Midden Nederland staat onder druk. De verbreding van wegen neemt aanzienlijke tijd in beslag, het openbaar vervoer kan niet alle woon werkverkeer verzorgen. Bereikbaarheid kan ook verbeteren door de inzet van mobiliteitsmanagement: reizen op een ander moment, op een andere manier of helemaal niet reizen, maar telewerken. Een nadere snelle aanpak van de bereikbaarheid is gericht op de optimale benutting van het wegennet. De samenhang tussen overheids- en bedrijfsmaatregelen is essentieel.

Daarom onderschrijven bedrijfsleven een intentie en dit convenant. In het verlengde van dit convenant worden uitvoeringsconvenanten opgesteld. Deze uitvoeringsconvenanten richten zich op Mobiliteitsmanagement, Mobiliteitsprojecten (vooruitlopend op ABvM) en Beter Benutten. In het gebied van de Ring Utrecht en de Driehoek Amersfoort leiden mobiliteitsmanagement en mobiliteitsprojecten tot een reductie van 5% auto's in het woon-werkverkeer tijdens de spitsperiode. De benuttingmaatregelen zullen de doorstroming verder verbeteren.

### **Leeswijzer**

Dit convenant bestaat uit drie onderdelen.

Deel I betreft een artikelsgewijze opsomming van de deelnemende partijen, de overwegingen en de afspraken.

Deel II bestaat uit een beschrijving van de te treffen maatregelen met vermelding van de daarmee gemoeide kosten.

Voorts zijn er acht bijlagen:

- kaart van het betreffende gebied,
- kwantificering van de doelstelling,
- conceptuitvoeringsovereenkomst mobiliteitsmanagement Amersfoort,
- Intentieverklaring Utrecht Bereikbaar en
- Bestuursconvenant Utrecht Bereikbaar
- conceptcontract Mobiliteitsmanagement De Uithof - Rijnsweerd
- effecten van de maatregelen
- tijdpad.



## **DEEL I**

### **1 PARTIJEN**

Partijen bij dit Convenant zijn:

#### 1.1 Van de zijde van het bedrijfsleven:

- (i) Kamer van Koophandel Midden Nederland
- (ii) Kamer van Koophandel Gooi, Eemland en Flevoland
- (iii) VNO- NCW Midden
- (iv) VNO-NCW West
- (v) MKB Midden-Nederland
- (vi) EVO

#### 1.2 Van de zijde van werknemers:

- (i) FNV
- (ii) CNV

#### 1.3 Van de zijde van de overheid:

- (i) GS van de Provincie Utrecht
- (ii) Het DB van het Gewest Eemland
- (iii) Het DB van het Gewest Gooi en Vechtstreek
- (iv) Het DB van het Bestuur Regio Utrecht
- (v) B & W van de Gemeente Utrecht
- (vi) B & W van de Gemeente Amersfoort
- (vii) B & W van de Gemeente Hilversum
- (viii) HID Rijkswaterstaat dienst Utrecht

### **2 OVERWEGINGEN**

Partijen nemen het volgende in overweging:

#### 2.1 Mobiliteitsgroei en congestie

- (i) Werkgevers, werknemers en overheden in de ring Utrecht en de Driehoek Amersfoort streven, elk vanuit eigen belangen en verantwoordelijkheden, naar een gezonde economie met internationale concurrentiekracht en met een aantrekkelijke leefomgeving.
- (ii) De bereikbaarheid van de (economische) werkkernen in de regio heeft ernstig te lijden onder de toegenomen en nog steeds toenemende verkeerscongestie. Hierdoor worden de economische uitstraling, prestaties en potenties van de regio negatief beïnvloed.
- (iii) Mobiliteitsgroei en congestie hebben ook negatieve effecten op leefbaarheid en milieukwaliteit (geluid, lucht, klimaat, grondgebruik) van de regio.

- (iv) Congestie heeft negatieve effecten op de bereikbaarheid van individuele ondernemingen, op hun kosten, hun imago en hun positie op de arbeidsmarkt en op de arbeidssatisfactie van individuele werknemers.
- (v) Het vervoer van personen en goederen zal de komende jaren verder toenemen.
- (vi) Utrecht, als de draaischijf van Nederland, heeft een bijzondere positie in de zin dat er sprake is van veel doorgaand verkeer.

## 2.2 Infrastructuur, openbaar vervoer en Anders Betalen voor Mobiliteit en Beter Benutten

- (i) De extra infrastructuur en de extra voorzieningen die op het terrein van openbaar vervoer (OV) de komende vijf jaar beschikbaar zullen komen, zijn onvoldoende om de voorziene verkeersgroei op te vangen. Additionele investeringen in infrastructuur en OV blijven derhalve noodzakelijk.
- (ii) De landelijke invoering van een systeem van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) is vanaf 2012 voorzien en dat betekent dat in de tussenliggende periode vooral ervaring moet worden opgedaan met uiteenlopende ABvM-praktijkproeven op basis van vrijwillige deelname.
- (iii) De in 2.1 geschetste problematiek eist aanvullende (mobiliteits-)maatregelen, naast de ABvM-praktijkproeven in de Ring Utrecht en de Driehoek Amersfoort waarvoor dit Convenant eveneens een overkoepelend kader wil bieden.
- (iv) Die maatregelen zijn er niet alleen voor de middellange termijn, maar dienen ook zo veel mogelijk blijvende verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en milieukwaliteit te bewerkstelligen en de in 2.1 genoemde problematiek op te lossen.
- (v) Maatregelen die tot doel hebben om tot een beteren spreiding van het verkeersaanbod te komen en die vallen onder 'Beter Benutten' dienen in de samenhangende aanpak te worden meegenomen (zie ook 2.5 iv).

## 2.3 Specifieke overwegingen voor de Ring Utrecht/ Driehoek Amersfoort

Het gebied van de Ring Utrecht en de Driehoek Amersfoort heeft relatief veel zakelijke en financiële dienstverlening. Daarom is het een kansrijke omgeving voor maatregelen die zijn beschreven in dit convenant.

## 2.4 Mobiliteitsmanagement

- (i) Partijen beschouwen mobiliteitsmanagement als een bewezen instrument om verkeersdruk gedurende de spitsperioden te beperken en mobiliteit te verduurzamen. Onder mobiliteitsmanagement wordt in dit Convenant verstaan het geheel van activiteiten van overheden en sociale partners die zijn gericht op het stimuleren van bewust keuzegedrag van werknemers inzake (i) het al dan niet reizen, (ii) het tijdstip van reizen en (iii) de modaliteit van reizen. Met het oog op leefbaarheid en milieukwaliteit kunnen ook beperking van de emissies van voertuigen (bijvoorbeeld aankoop of lease van milieuvriendelijke voertuigen) en



beperking van het gebruik van voertuigen (bijvoorbeeld een cursus 'het nieuwe rijden') tot de doelen van mobiliteitsmanagement gerekend worden.

- (ii) Mobiliteitsmanagement is 'het organiseren van slim reizen'. Dit vergt in regionaal verband de betrokkenheid van veel partijen, waaronder de individuele werkgevers.
- (iii) Aldus kan mobiliteitsmanagement positieve effecten hebben op de kwaliteit van de samenleving, op het niveau waarop het bedrijfsleven en de overheid functioneren en op het welbevinden van de individuele werknemer. Dit Convenant is dan ook primair gericht op de spoedige invoering en inkadering van maatregelen van mobiliteitsmanagement in de Ring Utrecht en de Driehoek Amersfoort.
- (iv) Succesvolle maatregelen van mobiliteitsmanagement kunnen ertoe bijdragen dat van invoering van een op de wet Milieubeheer gebaseerde Ministeriele Regeling Mobiliteitsmanagement wordt afgezien. In verband hiermee moet dit overkoepelend Convenant beschouwd worden als een convenant zoals bedoeld in de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer d.d. 26 februari 2008 (TK 2007-2008, 31 305, nr. 6).

## 2.5 Versterking en uitbreiding van bestaande regionale samenwerking

- (i) Partijen stellen vast dat met het oog op mobiliteitsvraagstukken in verschillende gremia reeds door Partijen wordt samengewerkt, waaronder:
  - Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB)
  - Platform Utrecht Bereikbaar
  - Stuurgroep Bereikbaar Amersfoort en Verder Via Veluwe
  - Stichting Vervoersanalyse en MobiliteitsadviesVerder stellen partijen vast, dat er in deze gremia reeds tot verschillende maatregelen is of zal worden besloten, waaronder:
  - de pakketstudies voor de Ring Utrecht en de Driehoek Amersfoort
  - het Bestuursconvenant Utrecht Bereikbaar
  - het/de op 1 november 2008 met werkgevers tot stand gekomen uitvoeringsconvenanten en de (her-)bevestiging van de intentieverklaring.
- (ii) Met dit Convenant streven Partijen ernaar deze reeds bestaande samenwerking te versterken.
- (iii) Partijen stellen verder vast dat de Rijksoverheid ook buiten de hierboven genoemde kaders beleid voert inzake mobiliteitsvraagstukken, zoals het Beleidskader Beter Benutten (TK 2007-2008, 31 305, nr. 4) en dat de Rijksoverheid praktijkproeven inzake ABvM in voorbereiding heeft. Dit Convenant biedt een uitvoeringskader voor de regionale concretisering van dit beleid en de praktijkproeven.
- (iv) Partijen stellen vast dat het in dit Convenant te maken afsprakenkader het kenmerk moeten hebben van een ingroeimodel. Het biedt de mogelijkheid om binnen de gestelde kaders eenvoudig tot een uitbreiding te komen met andere partijen en/of andere (economische) werkkernen.

### **3 AFSPRAKEN**

Partijen zijn daartoe het volgende overeengekomen:

#### **3.1 Doelstelling**

- (i) Het doel van de te treffen maatregelen is te komen tot een structurele reductie van verkeer van personenauto's in het woon-werkverkeer op de wegen naar de werkkernen (in Utrecht, Amersfoort, Nieuwegein en Hilversum) in de spits met gemiddeld ten minste 5%, met als toetsmoment september 2012 (zie ook tijdpad in bijlage E). Zodoende ontstaat ruimte voor noodzakelijk verkeer. In Bijlage 2 is de wijze waarop deze doelstelling wordt gekwantificeerd uitgewerkt.
- (ii) Deze reductie moet bewerkstelligd worden door concrete maatregelen van mobiliteitsmanagement voor de Ring Utrecht en de Driehoek Amersfoort verder te ontwikkelen en te realiseren.
- (iii) Dit Convenant heeft verder tot doel een kader te bieden voor andere mobiliteitsmaatregelen die kunnen bijdragen aan bestrijding van de in onder 2.1 van dit Convenant beschreven problematiek, met name maatregelen in het kader van Beter Benutten, Mobiliteitsmanagement en ABvM.
- (iv) Dit Convenant heeft mede tot doel om de samenwerking zoals die inzake problemen als geschetst in onderdeel 2.1 reeds tussen Partijen bestaat te versterken en een overkoepelend kader te bieden waarbinnen deze maatregelen onderling afgestemd kunnen worden.
- (v) In het verlengde van dit convenant zullen meerdere uitvoeringsconvenanten opgesteld worden, waarin bedrijven en overheden zich verplichtend vastleggen op het realiseren van concrete maatregelen waarmee de voornoemde doelstelling gerealiseerd zal worden. Partijen van dit convenant zullen alle potentiële partijen van de uitvoeringsconvenanten zo nodig actief benaderen.

#### **3.2 Samenhang en scope overheids- en bedrijfslevenmaatregelen**

- (i) Dit Convenant heeft primair betrekking op maatregelen die de bereikbaarheid verbeteren, met als centrale insteek mobiliteitsmanagement.
- (ii) Binnen de scope van dit Convenant kunnen andere mobiliteitsmaatregelen gericht op bestrijding van de in onderdeel 2.1 geschetste problematiek door Partijen verder worden gebracht.

#### **3.3 Looptijd**

- (i) Dit Convenant heeft een looptijd van 1 september 2008 tot en met 31 december 2012 en kan met instemming van alle partijen verder worden verlengd als het convenant een waardevolle bijdrage levert aan bestrijding van de problematiek zoals beschreven in 2.1.
- (ii) Dit Convenant treedt niet eerder in werking dan nadat dit namens alle Partijen is ondertekend.

### 3.4 Geografisch domein

- (i) Het geografische domein van dit Convenant is aangegeven op bijlage 1 van dit Convenant.

### 3.5 Aard van de verplichtingen van Partijen

- (i) Door ondertekening van dit Convenant committeren Partijen zich aan de in artikel 3.1 neergelegde primaire doelstelling en spreken zij uit mee te willen werken aan het realiseren van deze doelstelling.
- (ii) Dit Convenant roept voor Partijen evenwel geen afdwingbare rechtsplichten in het leven, noch inspanningsverbintenissen, noch resultaatsverbintenissen, noch in rechte inroepbare en afdwingbare toezeggingen. Bij de uitvoeringsconvenanten zal in sterkere mate sprake zijn van bindende afspraken.
- (iii) De handhaving van dit Convenant door de Partijen is geborgd door het win-win karakter van de gemaakte afspraken en wordt in de praktijk gevolgd door het gremium zoals bedoeld in 4.ii

### 3.6 Maatregelenpakket

- (i) Partijen komen overeen dat zij vóór 1 november 2008 een pakket maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement zullen opstellen gericht op realisatie van de in artikel 3.1 neergelegde primaire doelstelling. Ten behoeve van de uitvoering van deze maatregelen zullen uitvoeringsconvenanten worden opgesteld.
- (ii) De maatregelen zullen niet vrijblijvend zijn, waaronder in het raam van dit Convenant wordt verstaan dat zij:
  - geïnitieerd zijn in samenwerking met de meest betrokkenen bij die maatregel en dat deze betrokkenen zich aan de maatregel en de uitvoering ervan gecommitteerd hebben;
  - een concrete, welomschreven en toetsbare ambitie of doelstelling hebben;
  - specifiek benoemen welke partijen welke acties moet uitvoeren voor het bereiken van het gestelde doel of de gestelde ambitie;
  - benoemen welke wettelijke, fiscale of bestuurlijke maatregelen randvoorwaardelijk zijn;
  - zijn voorzien van, een realistische uitvoeringsplanning en een goed onderbouwde kwantitatieve schatting van de te bereiken effecten;
  - vergezeld gaan van een goed omschreven methodiek van monitoring;
  - daadwerkelijk worden gemonitord.
- (iii) Partijen komen overeen dat zij het resultaat van de genomen maatregelen gedurende de looptijd van dit Convenant zullen monitoren en, wanneer die monitoring daartoe aanleiding geeft, aanvullende maatregelen zullen nemen om realisatie van de in artikel 3.1 neergelegde doelstelling te realiseren en te bestendigen.
- (iv) Partijen zullen tweejaarlijks de samenwerking en de organisatie daarvan evalueren, te beginnen eind 2008.
- (v) Partijen zullen de getroffen maatregelen mede vastleggen in het onderdeel "mobiliteitsmanagement" in bijlage B (Maatregelenpakket).

### 3.7 Taken van Partijen

- (vi) Partijen van overheidszijde onderkennen dat zij met het oog op de totstandkoming van een adequaat maatregelenpakket voor mobiliteitsmanagement de volgende verantwoordelijkheden hebben:
- het zo goed mogelijk accommoderen van de vervoersvraag van werkgevers en werknemers door het wegnemen van knelpunten bij verplaatsingen met het openbaar vervoer, de fiets en slim autogebruik;
  - het zo snel en zo goed mogelijk wegnemen van knelpunten die de uitvoering van plannen voor mobiliteitsmanagement belemmeren;
  - het mogelijk maken van generieke en locatiespecifieke maatregelen van mobiliteitsmanagement door aanloopkosten mee te dragen en deze te financieren uit het budget van mobiliteitsprojecten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat;
  - het uitvoeren respectievelijk voorbereiden van aanbodmaatregelen zoals infrastructuur, openbaar vervoer en verkeersmanagement om bij te dragen aan de bereikbaarheid van de (economische) werkkernen;
  - het zorgdragen voor een heldere communicatie en een goede afstemming met de betrokken partijen.
- (ii) Partijen van de zijde van de werkgevers onderkennen dat zij met het oog op de totstandkoming van een adequaat maatregelenpakket voor mobiliteitsmanagement de volgende verantwoordelijkheden hebben:
- het informeren en enthousiasmeren van de leden c.q. de aangesloten ondernemingen voor maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen die daar voor hen aan zijn verbonden (met de in bijlage D genoemde 'aandachtspunten individuele werkgevers');
  - het initiëren en participeren in locatiegerichte maatregelenpakketten voor mobiliteitsmanagement om de bereikbaarheid van de (economische) werkkernen te waarborgen;
  - het bij de overheden zo concreet mogelijk aangeven welke ondersteuning voor de uitvoering gewenst is, zoals het wegnemen van knelpunten, het aanreiken van tools of het verstrekken van aanloopsubsidies;
  - het stimuleren van individuele bedrijven om dit convenant te ondersteunen en maatregelen te nemen, al dan niet met behulp van intentieverklaringen;
  - zorgdragen voor een heldere communicatie en een goede afstemming met de betrokken partijen.
- Hierbij kan ketenmobiliteit een bijdragen aan het accommoderen van de vervoersvraag.
- (iv) Partijen van de zijde van werknemers onderkennen dat zij met het oog op de totstandkoming van een adequaat maatregelenpakket voor mobiliteitsmanagement de volgende verantwoordelijkheden hebben:
- het informeren en enthousiasmeren van de leden voor de diverse maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen die daar voor hen aan zijn verbonden;
  - het via ondernemingsraden agenderen van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement (opnemen in arbeidsvoorwaarden);
  - het inzetten op het maken van afspraken over reiskostenvergoedingen;
  - het inzetten op het maken van afspraken over 'slimmer werken';
  - het inzetten op het maken van afspraken over 'slimmer reizen';

- het zorgdragen voor een heldere communicatie en een goede afstemming met de betrokken partijen;
- e.e.a. evenwel onverminderd de resultaten die in het raam van de Stichting van de Arbeid zijn of worden geboekt aangaande de bestrijding van de problematiek geschetst in onderdeel 2.1.

#### **4 ORGANISATIE**

- (i) Dit convenant richt zich op overheden en koepelorganisaties; de werkgroep beprijzen van de pakketstudies functioneert als penvoerder.
- (ii) Bij de uitvoeringsconvenanten die in het verlengde van dit Convenant zullen worden opgesteld, wordt gekeken naar samenwerkingsverbanden tussen overheden, werkgevers en hun werknemers. Voor Amersfoort, Hilversum en Nieuwegein zullen deze verbanden nog opgezet moeten worden
- (iii) Partijen komen overeen dat voor 1 november 2008 in ten minste twee stedelijke gebieden geïnstitutionaliseerde samenwerkingverbanden operationeel zijn met een uitvoeringsovereenkomsten waarin partijen niet-vrijblijvend werkafspraken hebben gemaakt. Deze geïnstitutionaliseerde samenwerkingsverbanden hebben als doel om uiteindelijk voor de stedelijke regio's Utrecht, Amersfoort en Hilversum tot coördinatie te komen van alle maatregelen die onder dit convenant vallen.
- (iv) Partijen komen overeen dat voor 1 november 2008 afspraken zijn gemaakt over een organisatiestructuur waarin helder de betrokkenheid, verantwoordelijkheid en bevoegdheid per partij zijn vastgelegd. Daarbij moet de voorgestelde besluitvormingsstructuur zijn ingericht op de uitvoering van de voorgestelde maatregelen uit de afzonderlijke uitvoeringsconvenanten.



## DEEL II

### Maatregelenpakket convenant Ring Utrecht en Driehoek Amersfoort

Het convenant voor de Ring Utrecht en Driehoek Amersfoort kent een unieke aanpak waarbij overheden en bedrijven gezamenlijk de bereikbaarheidsproblemen gaan aanpakken. De ondertekenende partijen bundelen hun krachten in een samenhangend pakket maatregelen. Het pakket wordt gericht ingezet op de negen werkkernen (plus Zeist) in de Ring Utrecht en Driehoek Amersfoort. Deze werkkernen ondervinden de meeste economische schade van de toenemende congestie.

In het concessiegebied zijn 146.600 personen werkzaam, waarvan 67% met de auto reist. Het convenant heeft als doelstelling om minimaal 5000 auto's structureel uit de spitsperiodes te krijgen. Het effect van het pakket maatregelen dat wordt ingezet in de regio Utrecht voldoet ruimschoots aan deze doelstelling. Partijen spreken niet alleen iets af, maar maken het ook waar!

	Werkkernen	Situatie / uitdaging	# werknemers	autopopulatie
1	Amersfoort Centrum	Verbetering bereikbaarheid	13.000	9.900
2	Amersfoort Noord	Verbetering bereikbaarheid	6.500	3.900
3	Hilversum	Verbetering bereikbaarheid/parkeren	9.500	6.500
4	Nieuwegein	Verbetering bereikbaarheid	21.500	16.900
5	Utrecht Centrum	Verbetering bereikbaarheid/informatie	21.000	4.100
6	Utrecht Rijnsweerd/Uithof	Verbetering parkeren/bereikbaarheid	25.000	16.200
7	Utrecht A12-zone	Verbetering bereikbaarheid/parkeren	18.300	15.100
8	Utrecht Leidsche Rijn Centrum	Verbetering bereikbaarheid	1.000	700
9	Utrecht Lage Weide	Verbetering bereikbaarheid/goederenvervoer	17.000	13.600
10	Zeist*	Verbetering bereikbaarheid	13.000	10.900
	Totaal		145.800	97.800

\* Zeist behoort niet tot de werkkernen, maar maakt wel onderdeel uit van het convenant

Het pakket maatregelen kent vier samenhangende hoofdelementen. Binnen de hoofdelementen wordt een aantal maatregelen voorgesteld om de gezamenlijke doelstelling van de ondertekenende partijen te realiseren. De hoofdelementen zijn:

1. Contracten mobiliteitsmanagement
2. Pilot beloningsmaatregelen ABvM
3. Wegwerkzaamheden en mobiliteitsmanagement
4. VAS/in-carsystemen.

Kernelementen in dit pakket zijn:

- Een gerichte aanpak; De aanpak richt zich op de 9 werkkernen (plus Zeist) in het convenantgebied en de ontsluitende rijks-, provinciale en gemeentelijke infrastructuur.
- Een probleemgestuurde aanpak; Zonder probleem ook geen behoefte aan een oplossing.
- Een vraaggerichte aanpak; Welke problemen ervaren de werkgevers en werknemers in de werkkernen en aan welke maatregelen hebben zij behoefte.
- Een zakelijke aanpak; Overheden en koepels komen met onderliggend convenant niet-vrijblijvende afspraken overeen omtrent doelstelling en aanpak.
- Een vernieuwde aanpak; In de werkkernen worden daarnaast concrete, niet-vrijblijvende afspraken tussen overheden en individuele werkgevers gemaakt. Beide partijen doen boter bij de vis en verplichten zich aan een (lokaal) maatregelenpakket.

- Een succesvolle aanpak; De aanpak komt voort uit de jarenlange ervaring die partijen in de regio Utrecht hebben opgedaan.

### *De maatregelen*

#### Contracten mobiliteitsmanagement

##### De achtergrond:

De lokale en regionale overheden en Rijkswaterstaat hebben hun krachten gebundeld in Verder. Samen voeren zij de pakketstudies uit. Doel is om met een zo efficiënt mogelijk pakket aan maatregelen de bereikbaarheid in de regio Utrecht ook in 2020 te waarborgen. In de pakketstudies is mobiliteitsmanagement als no-regret maatregel benoemd. Een maatregel waar je nooit spijt van krijgt.

Het studiegebied van Verder kent negen werkkernen. Deze werkkernen hebben of krijgen een structureel bereikbaarheidsprobleem. Medewerkers en klanten doen er steeds langer over om de bedrijven in de regio Utrecht te bereiken en ook de onzekerheid over de reistijd wordt steeds groter. De positie van Utrecht als aantrekkelijke vestigingsregio loopt hierdoor gevaar. Overheden en bedrijfsleven erkennen deze dreiging.

### *De aanpak*

- Bedrijven in de werkkernen worden benaderd om de problemen in kaart te brengen.
- Bedrijven geven aan wat zij van de overheden verwachten én wat zij zelf zouden kunnen doen om deze problemen op te lossen.
- Bedrijven en overheden sluiten contracten met niet-vrijblijvende afspraken, waarin:
  - de overheden zich committeren aan inspanningen om (naar wens van de bedrijven) maatregelen te treffen die de bereikbaarheid verbeteren en/of de knelpunten wegnemen die de invoering van mobiliteitsmaatregelen door de bedrijven in de weg staan.
  - de individuele bedrijven zich committeren om concrete mobiliteitsmaatregelen in te bedden in de bedrijfsvoering van de organisatie die leiden tot minder autoverkeer in spitsperiodes (aanbieden aan werknemers, stimuleren gebruik en kennis delen tussen bedrijven).
- In de contracten wordt voor alle ondertekenaars concreet aangegeven wat, hoe en wanneer de afgesproken maatregelen zijn uitgevoerd.

### *Het resultaat*

Met het ondertekenen van de contracten worden twee zaken bereikt:

1. Overheden en bedrijven committeren zich om concrete maatregelen (wat, hoe en wanneer) te treffen die bijdragen aan de doelstelling van gemiddeld 5% minder autoverkeer in de spitsperiodes.
2. De maatregelen die overheden en bedrijven nemen liggen in elkaars verlengde. Hierdoor is het effect groter dan het effect van de afzonderlijke maatregelen. Investeren in meer fietspaden heeft natuurlijk effect, maar het effect zal groter zijn wanneer bedrijven gelijktijdig medewerkers stimuleren om meer te gaan fietsen.

In deze fase is nog niet precies aan te geven welke maatregelen de overheden en de individuele bedrijven zullen nemen. De concrete maatregelen worden per werkkern tussen overheden en individuele bedrijven overeengekomen. Het proces kenmerkt zich immers door een probleemgestuurde en vraaggerichte aanpak. Op dit moment is het enthousiasme onder de overheden en de bedrijven voor deze aanpak groot. In totaal participeren 70 bedrijven in de verschillende platforms. In de werkkernen Amersfoort Centrum, Amersfoort Noord en Rijnsweerd worden de eerste afspraken op papier gezet.

Voorbeeld Amersfoort: voor het einde van het jaar worden de volgende contracten ondertekend.

- Stimulering fiets en ov-gebruik.  
Overheden investeren in betere fiets en ov-voorzieningen (op basis van de wensen van de



bedrijven), terwijl gelijktijdig de bedrijven (extra) regelingen voor hun medewerkers treffen die het gebruik van fiets en ov stimuleren.

- **Parkeren op afstand.**  
Overheden investeren in p+r-voorzieningen, inclusief transport tussen de voorziening en de bedrijven, terwijl gelijktijdig de bedrijven regelingen voor hun medewerkers treffen die het gebruik van p+r-voorzieningen stimuleren.
- **Tijdsordening.**  
Overheden investeren in een beloningsmaatregelen om de spits te mijden, terwijl gelijktijdig de bedrijven het mogelijk maken dat hun medewerkers de spits ook daadwerkelijk kunnen vermijden (dit contract is onderdeel van de pilot beloningsmaatregelen ABvM oostkant Utrecht).

#### *Ondersteunende maatregelen*

Om op korte termijn meer contracten af te sluiten en te komen tot succesvolle implementatie ervan worden twee ondersteunende maatregelen voorgesteld:

- Intensivering van de rol van VNM als mobiliteitsmakelaar
- Pakket stimuleringsmaatregelen in de werkkernen.

De activiteiten van de Landelijke TaskForce Mobiliteitsmanagement hebben een positief effect op de bedrijven in de regio Utrecht. Steeds meer bedrijven zien de noodzaak om samen met de overheden te werken aan een betere bereikbaarheid. Om de bedrijven die zich bij dit initiatief aansluiten ook te kunnen begeleiden bij een succesvolle implementatie van maatregelen is een intensivering van de rol van VNM als mobiliteitsmakelaar noodzakelijk.

Belonen helpt. Dat blijkt ook wel weer uit de aanpak die is gekozen voor het opstellen van contracten tussen overheden en bedrijven. Door de vraaggerichte en probleemgestuurde aanpak zijn bedrijven enthousiast om afspraken met de overheid te maken. De overheid moeten dan wel middelen hebben om problemen op te lossen. Een pakket aan stimuleringsmaatregelen biedt de overheid de mogelijkheid om de bedrijven te laten zien dat zij al op korte termijn een aantal knelpunten kan oplossen.

#### *Financiering*

- Intensivering rol VNM € 300.000,-
- Pakket stimuleringsmaatregelen werkkernen € 7.000.000,-

## Proeven met beloningsmaatregelen

### *De achtergrond*

Naast overlast als gevolg van wegwerkzaamheden die de komende jaren gepland staan in de regio Utrecht, kent de regio ook structurele knelpunten waar de eerste jaren nog geen oplossing voor komt. Beloningsmaatregelen kunnen de overlast hiervan verminderen.

### *De aanpak*

Voor de regio Utrecht zijn drie proeven met beloningsmaatregelen gepland, waarvan twee zijn ingegeven door wegwerkzaamheden. Bij de budgettering van de projecten is verondersteld dat de fiscale aspecten landelijk zijn afgedekt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

#### 1. Beloningsmaatregel Utrecht West.

Om de verkeersdruk te beheersen hebben de gezamenlijke overheden in samenwerking met het bedrijfsleven maatregelen ontwikkeld onder de noemer Utrecht Bereikbaar. Samen werken zij ernaar toe om 2000-4000 auto's uit de spits te krijgen. Als noodmaatregel wordt een maatregel voorbereid waarbij een vorm van beloning aan automobilisten wordt geïntroduceerd om in de spitsperiodes niet met de auto te reizen. Doel is om 1000 auto's uit de spits te halen op de A2 en vijf invalswegen naar het centrum van Utrecht. Enkele aspecten van de beloningsmaatregel zijn:

- Utrecht Bereikbaar voert de regie op de eventuele uitvoering van de maatregel.
- De verwachte inzet van de maatregel is 0-4 keer in een periode van 2 jaar.
- De duur van de maatregel is per keer ongeveer 3 maanden.
- Per keer bepaalt de overheid waar de maatregel wordt ingezet en welke doelgroep in aanmerking komt voor de beloning.

#### 2. Beloningsmaatregel Galecopperbrug

Rijkswaterstaat is voornemens om in de zomers van 2011 en 2012 groot onderhoud uit te voeren aan de Galecopperbrug. De brug ligt in een drukke verkeersader in Nederland en speelt een centrale rol in de 'draaischijf' Utrecht. Tijdens de wegwerkzaamheden gaat de verkeerscapaciteit terug van zes rijstroken naar vier versmalde rijstroken. Het doel is om in totaal 10.000 auto's uit beide spitsperiodes (6-10 uur en 16.00-20.00 uur) te halen. Per spitsuur rijden er in de zomerperiode 9.000 voertuigen gemiddeld per rijrichting. In totaal gaat het in de spitsperiodes om 144.000 voertuigen. Kenmerken van de proef zijn:

- De overheid voert de regie op de uitvoering van de maatregel.
- De inzet is in 2011 en 2012 voor een periode van 6 weken.
- Per spitsmijding is de beloning 4 euro.

#### 3. Beloningsmaatregel oostkant Utrecht (gekoppeld aan werkkernen).

De knooppunten in de driehoek Hoevelaken-Eemnes-Rijnsweerd en de verbindingswegen daartussen veroorzaken nu al knellende bereikbaarheidsproblemen voor het bedrijfsleven in de werkkernen Amersfoort Noord en Centrum, Hilversum en Rijnsweerd/De Uithof. Ook de grotere bedrijven in Zeist ondervinden grote verkeershinder. Doel is om 2000 auto's uit de spits te halen en om ervaring op te doen met de systematiek van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM). De pilot kent vier elementen:

- Beloning voor deelnemers:  
De pilot kent twee doelgroepen, regelmatige automobilisten langs de knooppunten Hoevelaken, Eemnes en Lunetten en medewerkers op de vijf onderscheiden werkkernen. In de vijf werkkernen komen 10.000 medewerkers in aanmerking voor de pilot. Doelstelling is om 3.500 medewerkers daadwerkelijk deel te laten nemen. Van de andere doelgroep gaan we uit van 2.000 deelnemers. In 2009 zal worden gestart met 1000 vrijwillige automobilisten die volgens de systematiek van ABvM een beloning ontvangen (de afwaardevariant: iedere keer als toch in de spits wordt gereden, wordt het tegoed lager; gestart wordt met € 1.200,- per jaar). De inrichting van de proef voldoet volledig aan de eisen van ABvM, zodat hiervoor nuttige ervaring kan worden opgedaan. .

- Stimuleringsregeling voor werkgevers:  
Een stimulans voor de werkgevers om (meer) ruimte te bieden aan medewerkers die deelnemen aan de pilot om thuis te werken. De stimuleringsregeling kent twee componenten. Werkgevers kunnen kiezen voor een vergoeding per medewerker (50% van de werkelijke kosten voor het inrichten van een werkplek, met een maximum van € 900,-) of voor ondersteuning/training van het management (leren sturen op output).
- Extra regelingen door werkgever:  
De werkgevers die medewerkers laten meedoen aan de pilot en die gebruik maken van de stimuleringsregeling verplichten zich om voor de medewerkers alternatieven aan te bieden om ook daadwerkelijk de spits te mijden, bijvoorbeeld flexibele werktijden.
- Informatievoorziening:  
De auto's van de deelnemers worden voorzien van een On Board Unit (OBU). Hierop krijgen zij informatie over het tegoed, de kosten van het rijden in de spitsperiodes en de alternatieven in de auto aangeboden. De toepassing van in-cartechiek ten behoeve van deze beloningsmaatregel dient tevens als informatiebron voor de regionale verkeersmanagementcentrale.

#### *Het resultaat*

De drie beloningsmaatregelen leiden tot een reductie van 13.400 auto's gedurende de pilots. Het tijdelijke effect op de Galecopperbrug is met 10.000 auto's het grootst. Een blijvend effect wordt alleen verondersteld van de beloningsmaatregel aan de oostkant van Utrecht, omdat deze pilot aansluit op de landelijke invoering van ABvM. Het generieke effect (de groep automobilisten die regelmatig langs de knooppunt reist) ligt rond de 700 auto's; het effect toe te rekenen aan de werkkernen is 1700 auto's. Het totale effect op de A27 en de A28 ligt hierdoor rond de 3%.

#### *Ondersteunende maatregelen*

Om het effect van belonen te vergroten wordt in de pilot aan de oostkant van Utrecht drie ondersteunende maatregelen voorgesteld:

- Stimuleringsregeling telewerken
- Contracten met werkgevers met toezegging extra regelingen
- Informatievoorziening

#### *Financiering*

- |                                   |                                 |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| • Pilot westkant Utrecht          | € 4.000.000 (incl. fiscaliteit) |
| • Pilot Galecopperbrug            | € 5.200.000 (incl. fiscaliteit) |
| • Pilot oostkant Utrecht          | € 8.500.000 (excl. fiscaliteit) |
| • Stimuleringsregeling telewerken | € 3.000.000                     |

#### 4. Utrecht Bereikbaar-pas

##### *De achtergrond*

De komende jaren vinden rondom en in Utrecht vele (weg-)werkzaamheden plaats. Het centrumgebied gaat op de schop en de A2 krijgt in beide richtingen twee extra rijstroken. Om de werkzaamheden te coördineren en de overlast ervan tot een minimum te beperken is hebben verschillende partijen vanuit het bedrijfsleven en de overheden de krachten gebundeld in Utrecht Bereikbaar.

##### *De aanpak*

Utrecht Bereikbaar bestaat uit verschillende activiteiten die bijdragen aan het beperken van de overlast. Eén daarvan is mobiliteitsmanagement. In overleg met een aantal grote bedrijven in Utrecht is een mobiliteitspakket samengesteld en gebundeld in de Utrecht Bereikbaar-pas. Bedrijven kunnen deze pas afnemen en beschikbaar stellen aan hun medewerkers. De

medewerkers hebben met de Utrecht Bereikbaar-pas een goed alternatief om niet met de auto in de spitsperioden naar het werk te gaan. De Utrecht Bereikbaar-pas bestaat onder andere uit de volgende onderdelen:

- 16 telewerkplekken langs de A2, A12, A27 en A28
- Zakenauto's op afspraak
- Gratis gebruik ov-fietsen in het Nederland
- Gratis gebruik stadsbussen en streekbussen met eindbestemming Utrecht
- Gebruik van 15 speciale Utrecht Bereikbaar P+R terreinen met elke 10 minuten shuttlebussen over de vluchtstrook naar de werkkernen
- Gebruik van de trein tussen Amsterdam en Utrecht
- Carpoolen via [www.automaatje.nu](http://www.automaatje.nu)
- Tegen meerprijs een eigen Vanpool

#### *Het resultaat*

In de spitsperioden een vermindering van het autogebruik van 2000-4000 auto's. Het structurele effect van de Utrecht Bereikbaar-pas bedraagt 600 auto's. Door de gelijkschakeling van de tijdelijke maatregelen rond Utrecht Bereikbaar en de structurele maatregelen in VERDER wordt het effect hoger geschat dan toen bij de wegwerkzaamheden rond de A10. In de berekening is uitgegaan van een effect van 15%.

#### *Ondersteunende maatregelen*

Om meer bedrijven op het spoor van de Utrecht Bereikbaar-pas te zetten en de bedrijven te kunnen ondersteunen bij het uitzetten ervan bij de medewerkers wordt een ondersteunende maatregel voorgesteld:

Intensivering van de rol van Utrecht Bereikbaar als mobiliteitsmakelaar rond wegwerkzaamheden

Net als bij de initiatieven rond en in Amersfoort heeft de Landelijke TaskForce Mobiliteitsmanagement een positief effect op de bedrijven in de regio Utrecht. Ook hier is intensivering van de rol van de mobiliteitsmakelaar noodzakelijk om tot succesvolle implementatie van maatregelen te komen. Utrecht Bereikbaar dient in die rol verder ondersteund te worden.

#### *Financiering*

Intensivering rol Utrecht Bereikbaar € 150.000,-

### 5. VAS/in-carsystemen

#### *De achtergrond*

Binnen het samenwerkingsverband VERDER is een programma Regionaal Verkeersmanagement gestart met het doel om te komen tot de realisatie van een regionale verkeersmanagementcentrale (RVMC). Het kernelement in de opzet van de RVMC is de organisatie en de rol van de verkeersinformatie.

Het doel van verkeersmanagement is om het gebruik te optimaliseren van het verkeer- en vervoerssysteem. Hierbij is van belang dat zowel de vraag naar mobiliteit als het aanbod van infrastructuur aangrijpingspunt kan zijn voor maatregelen. Voor beide kanten van het evenwicht tussen vraag en aanbod wordt gezocht naar ruimte in het verkeer- en vervoerssysteem en wordt de mobilist bewogen om gebruik te maken van deze ruimte. Hierbij gaat het om fysieke ruimte op het samenhangende (auto)wegennet, ruimte in het gebruik tussen de modaliteiten, maar ook om ruimte in de tijd (de mobilist kan kiezen of, hoe en wanneer bij gebruik wil maken van het verkeer- en vervoerssysteem).

### *De aanpak*

Naast de toepassing van traditionele weggebonden systemen voor verkeersmanagement, streeft het programma RVMC er naar om afspraken te maken met marktpartijen om in car technologie in te zetten voor inwinning en verspreiding van verkeersinformatie op een steeds meer individuele basis. Dit gebeurt in het project De Auto als Sensor.

Auto als Sensor is een belangrijk innovatief project. Het belang is tweeledig: ten eerste heeft het project ten doel om een nieuwe, tot nog toe niet beschikbare, reeks actuele verkeersgegevens op te leveren via in-carapparatuur waarmee beter, doelgerichter verkeersmanagement kan plaatsvinden. Ten tweede biedt de benadering de mogelijkheid om ook verkeersinformatie terug te geven aan de bestuurder op een individuele wijze.

Uitgangspunt is dat marktpartijen hun eigen businesscase ontwikkelen voor de afzet van verkeersinformatie zowel naar de mobilisten als naar de overheid. De regionale overheden in het programma RVMC stellen hiervoor de benodigde informatie beschikbaar (actuele capaciteit in het netwerk, regelstrategie, wegwerkzaamheden). Voor grootschaliger toepassing is een aanpak nodig die liefst groter is dan de regio Midden Nederland. De regionale partijen in den lande hebben zich dan ook informeel verenigd in de landelijke "In-cargroep" en zijn inmiddels een marktdialoog opgestart om te komen tot een aantal FOT's (Field Operational Tests)

De Utrechtse aanpak kent de volgende relaties met de in het voorgaande genoemde maatregelen:

- In-cartechiek voor inwinnen van verkeersinformatie  
Bij toepassing van in-cartechiek zoals ten behoeve van de beloningsmaatregelen dient het in car systeem tevens als informatiebron voor verkeersmanagement (Herkomst/Bestemming, route en vooral ook reistijden);
- In-cartechiek voor de verspreiding van verkeersinformatie  
Het stimuleren van fiets en OV gebruik wordt krachtiger met behulp van multimodale verkeersinformatie in mobiele 'hand-held devices ' die ook in de auto worden meegenomen. Het gaat hierbij om zowel informatie over actuele capaciteit in het netwerk, reistijdverhoudingen tussen auto, fiets en OV als om informatie over overstappunten en alternatieven voor de auto. In de regionale verkeersmanagement centrale wordt, naast actuele verkeersinformatie, ook voorspellingen gegeven van de reistijden. Mobiele (en dus in car) techniek voor het ontvangen van deze informatie maakt het mogelijk om pre-trip keuzes te maken en zal daardoor een spitsmijdend effect hebben, maar ook het gebruik van beschikbare regelingen vanuit mobiliteitsmanagement stimuleren. Om dit verder te stimuleren zullen met en tussen de deelnemers van de pilots en de afnemers van de Utrecht Bereikbaar-pas communities worden opgezet waar ervaringen kunnen worden gedeeld en over alternatieven voor de auto worden geïnformeerd.

### *Het resultaat*

Door gerichte informatie te verstrekken aan de gebruiker die onderweg is zal de beschikbare capaciteit in het netwerk en de alternatieve vervoerssystemen beter worden benut. De gebruiker wordt op zijn wenken bediend, waardoor hij zijn mobiliteitsgedrag zal aanpassen. De prikkel die zij al ontvangen vanuit de andere drie maatregelen (contracten mobiliteitsmanagement, ABvM/Spitsmijden en Utrecht Bereikbaar-pas), wordt door toepassing van VAS/in-cartechieken versterkt, resulterend in minder autoverkeer in de spitsperioden.

In het kader van Utrecht Bereikbaar wordt niet alleen samengewerkt op het gebied van mobiliteitsmanagement, maar gemeente RWS, BRU en provincie werken ook samen op het gebied van informatieverzameling en beheer, afstemming van plannings en tegengaan van verkeershinder, in combinatie met verkeers- en incidentmanagement. Inmiddels is bij VCMN een desk gereserveerd voor de 1e fase van de RVCNMN en is een gemeenschappelijk informatiesysteem in gebruik omtrent wegwerkzaamheden.

Deze informatie wordt gepubliceerd op de website van Utrecht Bereikbaar.

Op korte termijn wordt daaraan dynamische verkeersinformatie toegevoegd, zowel voor het hoofd- als voor het stedelijk wegennet. Aan de hand van vraag van weggebruikers en deelnemers aan Utrecht Bereikbaar zullen nieuwe vormen van informatiedistributie worden georganiseerd, als verkeersinformatie op pda's, dynamische overzichtskaarten in de hal van grotere ondernemingen en publiekslocaties.

Binnen het kader van Utrecht Bereikbaar kan om de doelstelling van de beoogde autoreductie te realiseren ook gebruikt gemaakt gaan worden van een beloningsmaatregel. Hierbij worden gedurende de wegwerkzaamheden een 1000-tal auto's uit de spits gehaald op die plaatsen en momenten dat de nood het hoogst is. Kosten circa 4,6 miljoen €. (4 miljoen voor de beloningsmaatregel; 0,5 miljoen voor de camera's doelgroepbepaling; 0,1 miljoen voor de beloningsmanager binnen UB.

Door de integraliteit met de informatievoorzieningen binnen UB is het de intentie om online realtime reisinfo (weg en OV) via pda's ter beschikking te stellen aan de deelnemers die dat wensen.

Daarnaast is het nadrukkelijk de bedoeling om met de groep van deelnemers een community / forum te vormen, waarin het wij-gevoel wordt versterkt, waardoor de deelname op nivo moet blijven. Het uitwisselen van ervaringen over alternatieve wijzen van reizen zal worden bevorderd.

## SAMENVATTING KOSTEN

### ABvM-projecten, inclusief organisatiekosten en randvoorwaardelijke maatregelen.

VNM	300.000,-	
• intensivering/uitbreiding capaciteit Mobiliteitsmakelaar Utrecht Bereikbaar	150.000,-	
• intensivering/uitbreiding capaciteit		
Stimuleringsmaatregelen	7.000.000,-	
• tal van (kleine) infrastructurele maatregelen OV-maatregelen		
• t.b.v. stimulering bedrijven om mobiliteitsmaatregelen te treffen		
Project Westkant Utrecht	3.800.000,-	+ 800.000,- belasting
• spitsmijden tijdens wegwerkzaamheden A2 en invalswegen Utrecht		
• bijdrage autoreductie HWN en OWN		
Project Galecopperbruggen	3.400.000,-	+ 1.800.000,- belasting
• autoreductie ten tijde van de onderhouds werkzaamheden Galecopperbrug		
• capaciteitsreductie van 12 naar 8 (smalle) rijstroken op één brug in 2 richtingen		
• gedurende 2 opvolgende zomerperiodes		
Project Oostkant Utrecht	8.500.000,-	
• uitvoering via Mobiliteitsplatforms per werkkern		
• beloningsmaatregelen werkkernen met structureel effect op HWN		
Stimuleringsregeling Telewerken	3.000.000,-	
faciliteren bedrijven/werknemers om te gaan telewerken		
Communities		PM
VAS en In-carsystemen		PM
<b>Totaal aanvragen Regio Utrecht e.o.</b>	<b>26.150.000,-</b>	<b>+ 2.600.000 belasting</b>

**ONDERTEKENENDE PARTIJEN**

Kamer van Koophandel Midden Nederland

.....  
(naam)

Kamer van Koophandel Gooi, Eemland en Flevoland

.....  
(naam)

VNO-NCW Midden

.....  
(naam)

VNO-NCW West

.....  
(naam)

MKB Midden-Nederland

.....  
(naam)

EVO

.....  
(naam)



FNV

.....  
(naam)

CNV

.....  
(naam)

Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht

.....  
(naam)

Dagelijks Bestuur van het Gewest Eemland

.....  
(naam)

Dagelijks Bestuur van het Gewest Gooi- en Vechtstreek

.....  
(naam)

Dagelijks Bestuur van Bestuur Regio Utrecht

.....  
(naam)

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht

.....  
(naam)

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amersfoort

.....  
(naam)

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hilversum

.....  
(naam)

HID Rijkswaterstaat dienst Utrecht

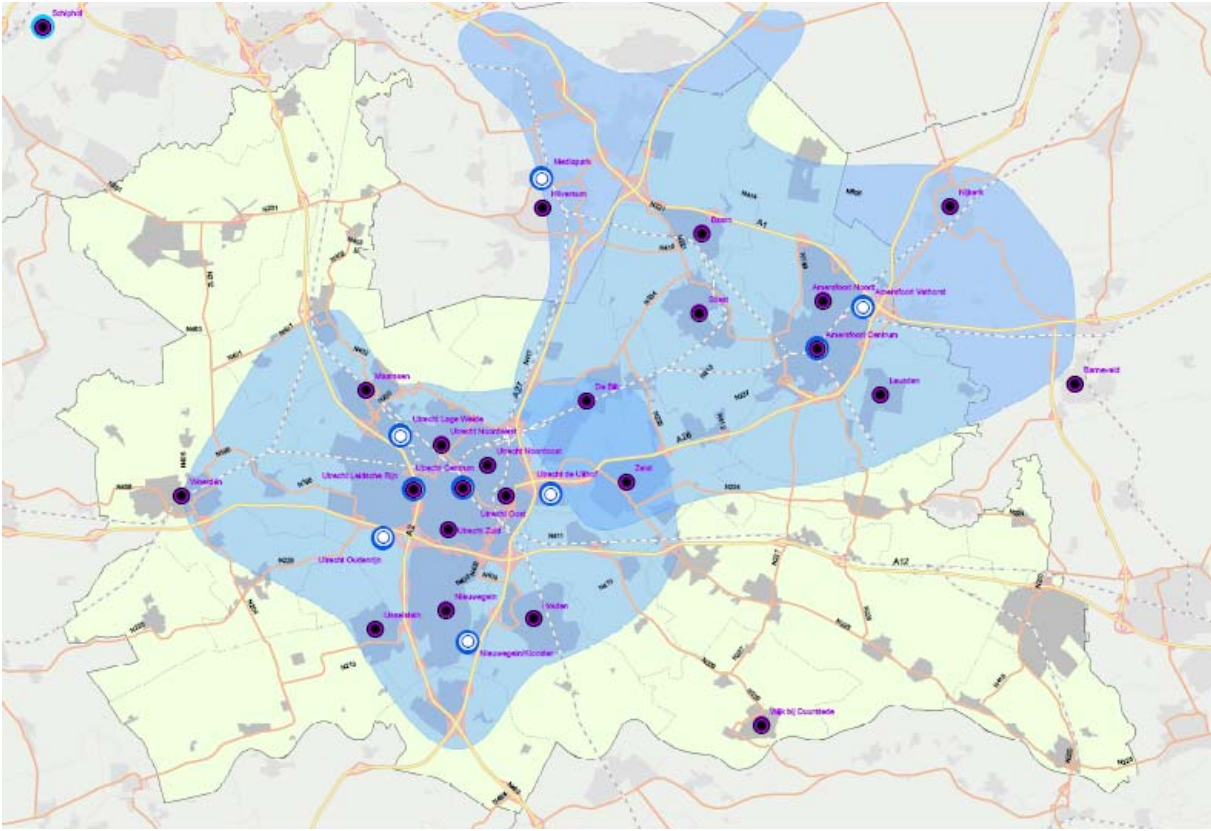
.....  
(naam)

**BIJLAGEN**



## **Bijlage 1 - Geografisch domein**

**Geografisch domein**  
(Kaart met projectgebied)



## **Bijlage 2 - Kwantificering van de doelstelling**

### **Kwantificering van de doelstelling**

De kwantificering van de onder 3.1 genoemde doelstelling vindt plaats door de reductie te meten over de periode van een representatieve week en door de resultaten hiervan te vergelijken met de vervolgmetingen over hetzelfde tijdvak die ter uitvoering van dit Convenant jaarlijks gedurende de looptijd van dit Convenant worden uitgevoerd.

De beoogde 5% reductie van het aantal autoverplaatsingen wordt berekend op basis van de volgende uitgangspunten:

Het gaat om aantallen autoverplaatsingen. Daarom vindt er saldering plaats in de volgende gevallen:

saldering tussen modaliteiten: het saldo van overstappers van auto naar andere modaliteiten (zoals OV) wordt verrekend met overstappers van andere modaliteiten naar de auto;

saldering tussen tijdsindeling: het saldo van overstappers van spitsrijders naar spitsmijders wordt verrekend met het saldo van overstappers van spitsmijders naar spitsrijders

De berekening houdt geen rekening met autonome groei: tussen 0-meting en het peiljaar de wordt geen autonome groei verrekend.

Bij de berekening vindt discontering plaats naar het aantal FTE dat werkzaam is bij de ondertekenaars van het convenant: als er een toe- of afname is van het aantal werknemers tussen 0-meting en peiljaar, dan wordt het aantal autoverplaatsingen recht evenredig vermeerderd of verminderd.

De verschillende benodigde bijdragen aan de monitoring zullen zo efficiënt mogelijk vorm krijgen en in de verschillende uitvoeringsconvenanten nader worden geregeld. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de monitoringsaanpak van de TaskForce mobiliteitsmanagement.



**Bijlage 3 - Uitvoeringsovereenkomst Mobiliteitsmanagement Amersfoort**

## 1. DE PARTIJEN: (alfabetisch opstellen)

1. **Stater N.V.**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door de heer W. Brand, Directeur Business Support
2. **Schuitema**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door ....
3. **IKEA**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door mevrouw G. Melcherts, storemanager
4. **RAET**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door ....
5. **Heijligers Bouw**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door ....
6. **Gemeente Amersfoort**, bestuurlijk vertegenwoordigd door de heer R. Luchtenveld, wethouder en als werkgever vertegenwoordigd door de heer A. Kruijt, wethouder
7. **Pot Verhuizingen/Logistiek**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door de heer W. Pot
8. **Yokogawa**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door de heer B. van der Rijst
9. **Besseling Touringcars-Taxi-Koeriersdienst**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door de heer E. Besseling
10. **Twynstra Gudde**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door de heer H.M. Pel
11. **Marree en Dijkhoorn Advocaten**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door ....
12. **Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door ....
13. **Fortis**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door ....
14. **LVB networks**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door de heer R. van Berkel
15. **KPN**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door mevrouw C.M. van der Zalm - van Geen, directeur Midden Nederland
16. **Meander Medisch centrum**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door ....
17. **Vereniging Amersfoortse Bedrijven VAB**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door ...
18. **Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland**, gevestigd te Almere, vertegenwoordigd door de heer Gaston Crolla, hoofd afdeling Regio Stimulering
19. **VNO-NCW Midden**, gevestigd te Apeldoorn, vertegenwoordigd door J. Uittenbogaard
20. **Vereniging Bedrijventerrein De Wieken-Vinkenhoeft**, gevestigd te Amersfoort, vertegenwoordigd door de heer E. Besseling
21. **De provincie Utrecht**, gevestigd te Utrecht, vertegenwoordigd door ....
22. **VNM**, gevestigd te Utrecht, vertegenwoordigd door de heer F.P.A. Steijn, directeur;

## 2. OVERWEGINGEN:

Partijen nemen het volgende in overweging:

- Zij streven naar een gezonde economie met een (inter)nationale concurrentiekracht en met een aantrekkelijke leefomgeving;
- De bereikbaarheid van de regio Amersfoort te lijden heeft onder de toegenomen en nog steeds toenemende congestie en dat dit specifiek bezwaarlijk is voor de economisch belangrijke werkkernen Amersfoort Noord en Amersfoort Centrum;
- Een slechte bereikbaarheid schaadt de positie van zowel de regio (aantrekkings- en concurrentiekracht, leefbaarheid en milieukwaliteit) als van individuele werkgevers (bereikbaarheid, imago, kosten, positie arbeidsmarkt en werknemerstevredenheid);
- Dat zij eenzelfde ambitie nastreven, namelijk het verbeteren van de bereikbaarheid van Amersfoort, vanuit de perspectieven economie én duurzaamheid;
- De overheden met de Pakketstudies tot doel hebben een maatregelenpakket te ontwikkelen voor de verbetering van de bereikbaarheid van de regio;

- De geplande en in studie genomen investeringen in OV en infrastructuur noodzakelijk zijn in relatie tot de verwachte groei in personen- en vrachtvervoer, maar ook dan onvoldoende tegemoet zullen komen aan de groei van de mobiliteit;
- Mobiliteitsmanagement een bewezen instrument is om de verkeersdruk gedurende de spitsperiodes te verlichten en de mobiliteit te verduurzamen;
- Mobiliteitsmanagement en daarmee inspanningen door de ondertekenende organisaties onderdeel uitmaken van het hiervoor genoemde maatregelenpakket;
- Inspanningen door werkgevers worden beloond door investeringen en maatregelen door de overheden.

### **3. AFSPRAKEN:**

Partijen zijn daartoe het volgende overeengekomen:

- I. Het gezamenlijke doel van deze overeenkomst is het duurzaam verbeteren van de bereikbaarheid in Amersfoort, wat in cijfers uitgedrukt neerkomt op een reductie van het aantal auto's in beide spitsperiodes (07.00-09.00 uur en 16.00-19.00 uur) met 1500;
- II. De partijen met het gestelde uit (I.) de ambities uit het regionale convenant mobiliteitsmanagement ring Utrecht en driehoek Amersfoort onderschrijven, waarin voor de twee werkkernen een reductie van 5% van het aantal auto's in de spits wordt nagestreefd.
- III. De partijen zetten zich krachtig in om maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement uit te dragen, formeel in te voeren en praktisch uit te voeren;
- IV. Zij een mobiliteitsplatform oprichten met daaraan gekoppeld een bedrijvenplatform voor Amersfoort Noord en Amersfoort Centrum.
- V. De partijen spannen zich in om voor 1 januari 2009 minimaal vier deelcontracten op te stellen op de gebieden zoals genoemd in bijlage 1;
- VI. Elke partij zal minimaal een van de deelcontracten ondertekenen. In de deelcontracten staat precies welke partij welke maatregel wanneer formeel invoert en praktisch uitvoert;
- VII. De deelnemende overheden maatregelen nemen aan de aanbodkant van bereikbaarheid zoals verbetering van het openbaar vervoer, wegen en fiets/voetpaden. De deelnemende werkgevers zich richten op het stimuleren van niet, anders en slim reizen;
- VIII. De uitvoeringsovereenkomst heeft een looptijd van 19 september 2008 tot en met 31 december 2012;
- IX. De deelnemende partijen zullen open naar elkaar zijn over de te nemen maatregelen en de resultaten ervan, zodat de uitvoeringsovereenkomst op een verantwoorde wijze kan worden getoetst. Finaal toetsmoment is september 2012.

### **4. AARD VAN DE VERPLICHTINGEN VAN DE PARTIJEN:**

- I. Door ondertekening van deze uitvoeringsovereenkomst committeren partijen zich aan de in artikel 1 neergelegde primaire doelstelling en spreken zij uit zich in te spannen om deze doelstelling te realiseren;
- II. Deze uitvoeringsovereenkomst roept voor partijen evenwel geen afdwingbare rechtsplichten in het leven, noch resultaatverbintenissen, noch in rechte inroepbare en afdwingbare toezeggingen. Bij de deelcontracten kan en zal in sterkere mate sprake zijn van bindende afspraken;
- III. De handhaving van deze uitvoeringsovereenkomst door de partijen is geborgd door het win-win karakter van de gemaakte afspraken en wordt in de praktijk gevolgd voor het collectief en elke partij afzonderlijk door het op te richten mobiliteitsplatform.

### *De achterliggende intentie*

In de eerste helft van 2008 is een aantal Amersfoortse organisaties met elkaar in gesprek gegaan over de bereikbaarheid van Amersfoort en de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement. Richting de zomer hebben zich meer organisaties aangesloten. Uiteindelijk zijn 16 organisaties de ondertekenaars van deze uitvoeringsovereenkomst samen met de gemeente Amersfoort, de provincie Utrecht, VNO-NCW Midden, Kamer van Koophandel Gooi-, Eem, en Flevoland, Vereniging Amersfoortse Bedrijven, Vereniging Bedrijventerrein De Wieken en VNM. De ondertekenaars zijn zich bewust van het feit dat zij ieder een rol en een verantwoordelijkheid hebben als het gaat om het verbeteren van de bereikbaarheid van Amersfoort. Door het ondertekenen van deze overeenkomst geven de ondertekenaars aan dat zij zich individueel en gezamenlijk krachtig zullen inspannen om mobiliteitsmanagement te stimuleren. Zij doen dit op verschillende manieren:

- De deelnemende werkgevers door hun werknemers alternatieven te bieden voor de (lease)auto, het gebruik van deze alternatieven actief te stimuleren en het delen van de kennis en ervaring op het gebied van mobiliteitsmanagement met andere organisaties;
- De deelnemende overheden door in overleg met werkgevers flankerende maatregelen te faciliteren. Dat wil zeggen het verbeteren van het openbaar vervoer en het oplossen van knelpunten in de infrastructuur (voor automobilisten, fietsers en voetgangers);
- De deelnemende koepels en verenigingen door het uitdragen van dit initiatief, genereren van publiciteit, stimuleren en activeren van hun achterban;
- VNM door de deelnemende partijen te ondersteunen bij de daadwerkelijke invoering van maatregelen op het gebied mobiliteitsmanagement.

### *De urgentie*

Het bedrijfsleven en de overheid in Amersfoort streven naar een gezonde economie ingebed in een duurzame en aantrekkelijke leefomgeving. De bereikbaarheid van de werkkernen in Amersfoort heeft ernstig te lijden onder de toegenomen en nog steeds toenemende congestie. Hierdoor wordt de economische uitstraling en de economische dynamiek in Amersfoort negatief beïnvloed. Ondanks geplande investeringen en een mogelijke invoering van kilometerheffing op landelijk niveau staan automobilisten in 2020 op de A1, A27 en A28 nog steeds in de file. Bedrijfslocaties in de driehoek Amersfoort, Utrecht en Hilversum zijn dan verworpen tot de slechtst bereikbare werklocaties in Nederland. Er moet de komende jaren veel gebeuren om het tij te doen keren.

### *Mobiliteitsmanagement als oplossing naast investeringen in infrastructuur*

Additionele investeringen in infrastructuur (wegen en OV) blijven absoluut noodzakelijk. De ondertekenende overheden erkennen dit en zullen hier middelen voor vrij maken. Echter, de ondertekenende werkgevers beseffen dat zij ook zelf een rol kunnen en moeten spelen in het verbeteren van de bereikbaarheid van Amersfoort en in het verduurzamen van mobiliteit. Mobiliteitsmanagement is de manier om hier invulling aan te geven. Onder mobiliteitsmanagement verstaan we het anders organiseren van het woon/werk en zakelijk verkeer door:

- Niet reizen (o.a. telewerken, wonen in de buurt van je werk, etc.)
- Slim reizen (o.a. carpoolen, flexibele werktijden, etc.)
- Anders reizen (o.a. OV, fiets etc.)

Mobiliteitsmanagement is een bewezen instrument om de verkeersdruk gedurende de spitsperioden te verlichten en de mobiliteit te verduurzamen. De ondertekenende werkgevers erkennen dat zij met het oog op verbetering van hun bereikbaarheid maar ook met het oog op kostenbesparing, maatschappelijk verantwoord ondernemen en het veilig stellen van hun positie op de arbeidsmarkt ook zelf belang hebben bij het introduceren van mobiliteitsmanagement.

### *Inbedding*

De werkzaamheden van het programma VERDER en de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement vormen een passende aanleiding om ook in Amersfoort concrete en niet-vrijblijvende afspraken te maken over het invoeren van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement met als doel structurele verbeteringen van bereikbaarheid en leefbaarheid in Amersfoort. Daarnaast vormt deze uitvoeringsovereenkomst een onderdeel van het regionale convenant ring Utrecht en driehoek Amersfoort, waar een deel van de financiering van voorliggend uitvoeringsovereenkomst wordt geregeld.

### *De organisatie*

De ondertekenaars richten een mobiliteitsplatform op en twee zogenaamde bedrijvenplatforms:

- een bedrijvenplatform Amersfoort Noord met daarin organisaties gevestigd op Calveen, De Hoef, Wieken/Vinkenhoef, Vathorst, de Brand en Hoevelaken;
- een bedrijvenplatform Amersfoort Centrum met daarin organisaties gevestigd in het centrum van Amersfoort.

Het mobiliteitsplatform ziet toe op de uitvoering, faciliteert waar nodig en zorgt voor de wenselijke communicatie tussen overheden en deelnemende werkgevers. Dit platform bestaat uit de gemeente Amersfoort, Kamer van Koophandel, VNO-NCW, VAB en een vertegenwoordiger uit ieder bedrijvenplatform [**eventueel aanvullen**]. Voorzitter van het platform is ... [**nog invullen**] VNM voert het secretariaat van het platform en stemt de agenda af met de voorzitter van het platform. Het platform komt in de plaats van de stuurgroep Bereikbaar Amersfoort. Het platform ziet toe op de uitvoering van de deelcontracten en op een goede communicatie tussen overheden en werkgevers. Het mobiliteitsplatform komt 4 keer per jaar bijeen.

De bedrijvenplatforms bestaan uit profit en non-profit organisaties gevestigd in Amersfoort Noord en Amersfoort Centrum. In de bedrijvenplatforms komen zij tot overeenstemming over hun inbreng in de deelcontracten. Daarnaast wisselen zij ervaringen met elkaar uit en houden zij elkaar op de hoogte van de voortgang van de implementatie van de deelcontracten. Zo nodig schakelen zij het mobiliteitsplatform in als de overheid haar afspraken niet nakomt. De bedrijvenplatforms zijn niet besloten, integendeel, ieder bedrijvenplatform streeft naar groei van het aantal deelnemers. Ook voor nieuwe deelnemers geldt dat deelname gepaard gaat met verplichtingen. De belangrijkste is dat zij zich aansluiten bij minimaal 1 van de deelcontracten. Ieder bedrijvenplatform wordt voorgezeten door een van de deelnemende organisaties en wordt secretariaal ondersteund door VNM. De bedrijvenplatforms komen maximaal 6 keer per jaar bijeen.

### *De deelcontracten*

In de aanloop naar deze uitvoeringsovereenkomst hebben de bedrijvenplatforms i.o. een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in en rond Amersfoort en mogelijke oplossingen voor deze knelpunten. De oplossingen zijn geclusterd rond vier thema's:

- fiets;
- openbaar vervoer;
- parkeren;
- wegen/tijdsordening.

In dezelfde periode is ook een inventarisatie gemaakt van de maatregelen die organisaties nu al nemen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Uit deze inventarisatie bleek dat een groot deel van de deelnemende organisaties voorop loopt als het gaat om het stimuleren van niet, anders en slim reizen. Zij kunnen als koploper een belangrijke rol spelen bij het uitdragen van de boodschap richting organisaties die nog niet zover zijn.

Per thema gaan overheden en organisaties deelcontracten met elkaar sluiten. Hierin staat per thema - bijvoorbeeld fiets - welke knelpunten de overheid wanneer gaat oplossen. De organisaties geven in de contracten aan welke maatregelen zij gaan nemen, bijvoorbeeld hoe zij het fietsgebruik van hun werknemers gaan stimuleren. Door de maatregelen van zowel overheid als werkgevers aan elkaar te koppelen binnen deze vier thema's ontstaat er een samenhangend pakket van maatregelen en een basis voor samenwerking tussen de partijen.

Per thema wordt een meetbaar doel gesteld, de resultaten worden getoetst, verwerkt in een rapportage en besproken in de platforms. De deelcontracten worden voor 1 januari 2009 gesloten.

**Alinea over campagne team** (inspanningen van met name koepels/verenigingen om meer organisaties aan te laten sluiten bij de bedrijvenplatforms)

concept

## Bijlage 1: Maatregelen in de vier deelcontracten

De ondertekenaars van de uitvoeringsovereenkomst zijn overeengekomen om op de onderdelen fiets, openbaar vervoer, parkeren en tijdsordening voor 2009 deelcontracten te sluiten. Hierin staat welke partij welke maatregel wanneer implementeert en uitvoert. De concrete afspraken en financiering van de maatregelen worden in de deelcontracten vastgelegd. In onderstaande tabel zijn globale maatregelen genoemd die onderdeel kunnen zijn van de af te sluiten deelcontracten.

De lijst met (mogelijke) investeringen van de overheid is gebaseerd op de wensen van de deelnemende werkgevers. De deelnemende overheden gaan in overleg met werkgevers noodzakelijke investeringen bespreken. De lijst met (mogelijke) maatregelen bij organisaties is gebaseerd op een brede inventarisatie onder de organisaties. In de deelcontracten kunnen organisaties aangeven welke maatregelen zij gaan invoeren, welke maatregelen zij extra gaan stimuleren en/of op welke wijze zij kennis gaan delen over maatregelen waar ze al ervaring mee hebben.

Tabel 1: overzicht met mogelijke investeringen en maatregelen

	<b>(Mogelijke) investeringen overheid</b>	<b>(Mogelijke) maatregelen bij organisaties</b>
<b>Fietscontract</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investeren in meer en betere fiets- en voetpaden (ook sociale veiligheid)</li> <li>• Bieden van ruimere fiscale mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement (waar nodig door hiervoor aan te dringen in Den Haag)</li> <li>• Bieden van meer capaciteit fietsstallingen bij de stations</li> <li>• Betere bewegwijzering voor fietsers</li> <li>• Versnellen procedure vergunningverlening voor uitbreiden/verbeteren fietsstallingen voor medewerkers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorgen voor een goede fietsstalling</li> <li>• Aanbieden van een fietsplan (cadeau of privé)</li> <li>• Aanbieden van fietsaccessoires</li> <li>• Aanbieden elektrische fiets/scooter</li> <li>• Fietsers belonen door invoering van bijvoorbeeld Trappers, bieden van bonus en/of hogere mobiliteitsbudget</li> <li>• Combineren met parkeerregulering of bonus bij inleveren parkeerplaats</li> <li>• Bieden van dienstfietsen voor zakelijke ritten</li> <li>• Organiseren van thuisbregregeling</li> <li>• Bieden van slechtweervoorziening (bijvoorbeeld OV-winterabonnement)</li> <li>• Contract fietsenmaker over aanschaf fietsen en/of reparaties</li> <li>• Collectief als werkgevers stimulering fietsen oppakken en andere organisaties laten meedoen</li> <li>• Onderzoeken waarom medewerkers niet fietsen</li> <li>• Promoten fietsen door aangeven voordelen, zoals beter voor gezondheid en milieu</li> <li>• Zoveel mogelijk samen fietsen stimuleren en voorzieningen bieden</li> </ul>
<b>Openbaar Vervoercontract</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Her)plaatsen van bushaltes op de bedrijventerreinen in Amersfoort-Noord</li> <li>• Looproutes van en naar bushaltes en stations verbeteren (sociale veiligheid)</li> <li>• Zorg dragen voor betere afstemming tussen dienstregelingen van trein en bus (NS en Connexion)</li> <li>• Gebruik OV naar bedrijventerreinen evalueren en aanbod verder ontwikkelen</li> <li>• Bieden van meer capaciteit fietsstallingen bij stations (OV-fietsen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• OV-abonnement (meer dan) 100% vergoeden</li> <li>• OV-gebruikers belonen door uitbetaling bespaarde kosten, bonuspunten en/of hoger mobiliteitsbudget</li> <li>• Aanbieden probeerabonnementen</li> <li>• Natransport bieden of makkelijker maken</li> <li>• Combineren met parkeerregulering of bonus bij inleveren parkeerplaats</li> <li>• Bieden van mogelijkheden voor zakelijke ritten</li> <li>• Organiseren thuisbregregeling</li> <li>• Aanbieden van individueel reisadvies</li> <li>• Onderzoeken waarom medewerkers niet met OV reizen</li> <li>• Promotie en informatie OV binnen organisatie</li> <li>• Zo veel mogelijk samen gebruik OV stimuleren en voorzieningen bieden</li> </ul>

	<b>(Mogelijke) investeringen overheid</b>	<b>(Mogelijke) maatregelen bij organisaties</b>
<b>Parkeercontract</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeervoorzieningen op de bedrijventerreinen optimaliseren</li> <li>• Parkeren op afstand (langs rijkswegen) of aan de rand van de terreinen realiseren, inclusief natransport</li> <li>• P&amp;R bij stations alleen toegankelijk maken voor treinreizigers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname parkeerplekken op afstand en bijbehorende natransport</li> <li>• Belonen medewerkers die op afstand parkeren</li> <li>• Invoeren parkeerregime</li> <li>• Huren van parkeerplaatsen bij de burelen</li> <li>• Zo veel mogelijk gezamenlijk organiseren van parkeren op afstand</li> </ul>
<b>Contract Tijdsordening</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realiseren beloningsproef Anders Betalen voor Mobiliteit (deelnemers worden financieel beloond door niet in de spits met auto te rijden)</li> <li>• Aanbieden stimuleringsregeling telewerken</li> <li>• Verbeteringen aan lokale en rijkswegennet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leveren van deelnemers aan de beloningsproef, waarbij medewerkers een beloning krijgen wanneer zij niet in de spitsen (7-9 en 16-19) rijden (focus op Hoevelaken)</li> <li>• Bieden van thuiswerkmogelijkheden en dit verankeren in de arbeidsvoorwaarden (zie protocol VNM)</li> <li>• (financieel) belonen thuiswerken</li> <li>• Bieden van ruimere openingstijden van pand om te werken, mogelijk in combinatie met bieden van warme maaltijden, boodschappenservice, sportfaciliteiten, buitenschoolse opvang</li> <li>• Video/teleconferencing</li> <li>• Bieden van mogelijkheden om ergens anders te werken (andere vestiging of verzamelkantoor dichtbij woonadres)</li> <li>• Lokaal werven</li> <li>• Invoeren verhuisplicht</li> <li>• Gebruik maken van ervaringen van andere organisaties</li> </ul>



## **Bijlage 4 - Intentieverklaring Utrecht Bereikbaar**

## **Intentieverklaring Bereikbaarheid Utrecht West Samenwerking Bedrijven en Betrokken Overheden**

De onderstaande ondernemingen en instellingen, in hun rol als grotere werkgevers in de regio en vanuit de grote betrokkenheid met de bereikbaarheidsproblematiek van Utrecht West:

- Axa Verzekeringen B.V.
- Berenschot Groep B.V.
- Daimler Chrysler Nederland B.V.
- Equens B.V.
- Gemeente Utrecht
- Hema B.V.
- Jaarbeurs Utrecht B.V.
- Koninklijke Douwe Egberts Nederland B.V.
- Mesos Medisch Centrum (Locatie Oudenrijn)
- Nederlandse Spoorwegen Reizigers B.V.
- Rabobank Nederland
- Rijkswaterstaat
- Stukton Groep N.V.
- SNS Reaal
- Vitens

De Betrokken Overheden vertegenwoordigd door:

- Rijkswaterstaat
- Gemeente Utrecht

overwegende dat:

- de weg- en railinfrastructuur in en om Utrecht, met name aan de westzijde van de stad, de komende vijf tot zeven jaar nieuw gebouwd en gereconstrueerd wordt, waardoor met name de wegcapaciteit tijdelijk merkbaar zal verminderen;
- deze werkzaamheden een zodanige ernstige hinder zullen veroorzaken dat met gebruikelijke verkeersmaatregelen onvoldoende waarborgen aanwezig zijn voor een aanvaardbaar niveau van bereikbaarheid;
- de bereikbaarheid van Utrecht van groot economisch belang is voor het bedrijfsleven, de stad en de regio;
- de ondernemingen en instellingen hun verantwoordelijkheid willen nemen om individueel en gezamenlijk te doen wat in hun vermogen ligt om de bereikbaarheid voor klanten, werknemers en leveranciers zoveel mogelijk veilig te stellen;
- de betrokken overheden uitgebreide maatregelen moeten nemen om de bereikbaarheid op een aanvaardbaar niveau te handhaven;

besluiten bovenstaande Bedrijven om:

een Kerngroep Bedrijven Bereikbaarheid Utrecht West op te richten, waarbij

- de deelnemende bedrijven en instellingen zich individueel en gezamenlijk als Kerngroep in Utrecht krachtig zullen inspannen om mobiliteitsmanagementsmaatregelen te nemen die de

bereikbaarheid bevorderen van Utrecht West gedurende de jaren van werkzaamheden aan de infrastructuur in en om de stad;

- de deelnemende bedrijven en instellingen optreden als voortrekkers van het bedrijfsleven in Utrecht en een voorbeeldrol hebben voor wat betreft mobiliteitsmanagementsmaatregelen;
- de Kerngroep samen met vertegenwoordigers van het georganiseerde bedrijfsleven in het Platform Bereikbaarheid Utrecht West ten behoeve van het gehele Utrechtse bedrijfsleven als gesprekspartner voor de overheden fungeert aangaande de bereikbaarheidsproblematiek.

Besluiten de Betrokken Overheden om:

- in de infrastructurele projecten extra uitgebreide maatregelen te nemen om de bereikbaarheid op een aanvaardbaar niveau te houden;
- een regieprojectteam te formeren om de projecten van alle betrokken overheden op elkaar te kunnen afstemmen om een integrale planning te kunnen opstellen;
- om voor ondernemers één communicatieloket te formeren en een speciaal communicatieplan mobiliteitsmanagement te ontwikkelen;
- extra mobiliteitsmaatregelen te zullen nemen om samen met het bedrijfsleven de bereikbaarheid op een aanvaardbaar niveau te kunnen houden.

De Betrokken Overheden en de Voortrekkers van het Bedrijfsleven zullen samen trachten door bovenstaande maatregelen de doelstelling te realiseren:

- In de periode van 2007 tot 2011 in de spits op de Westelijke toegangspoorten van Utrecht een reductie van 2000 tot 4000 auto's met een gemiddelde van 3000 auto's per werkdag.

Utrecht, december 2006



**Bijlage 5 - Bestuursconvenant Utrecht Bereikbaar**

## CONVENANT UTRECHT BEREIKBAAR

Ondergetekenden

- (i) De Minister van Verkeer en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de **Staat der Nederlanden**, gevestigd te Den Haag, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Hoofdingenieur-Directeur in de Dienst Utrecht van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, mevrouw drs. I. van der Hee (hierna gezamenlijk: "Rijkswaterstaat" of "RWS");
- (ii) Het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht, handelend als bestuursorgaan, namens deze de gedeputeerde Mobiliteit de heer mr. J.H. Ekkers, en de Provincie Utrecht, gevestigd te Utrecht, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer mr. J.H. Ekkers voornoemd, gevestigd te Utrecht (hierna gezamenlijk: "Provincie Utrecht");
- (iii) Het Dagelijks Bestuur van het Bestuur Regio Utrecht, handelend als bestuursorgaan, namens deze de portefeuillehouder, de heer B. Lubbinge, en publiekrechtelijke rechtspersoon Bestuur Regio Utrecht, gevestigd te Utrecht en (mede) kantoorhoudende aan de Maliebaan 34 te Utrecht, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer B. Lubbinge voornoemd, (hierna gezamenlijk: "BRU");
- (iv) Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder Verkeer en Milieu, de heer T. de Weger, en de burgemeester van de gemeente Utrecht, ten deze handelend als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de gemeente Utrecht, namens deze de heer T. de Weger, gevestigd te Utrecht (hierna gezamenlijk: "Gemeente Utrecht");
- (v) De rechtspersoonlijkheid bezittende Kamer van Koophandel Midden-Nederland, mede kantoorhoudende aan de Kroonstraat 50 te Utrecht, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de voorzitter van het Algemeen Bestuur, de heer H. Zwarts (hierna: "KvK");

en:

- (vi) De rechtspersoonlijkheid bezittende vereniging met volledige rechtsbevoegdheid VNO-NCW Midden, statutair gevestigd te Apeldoorn, mede kantoorhoudende aan de Jhr. Mr. G.W. Molleruslaan 41 te Apeldoorn en ingeschreven in het handelsregister met nummer 40650351, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de voorzitter, mevrouw J.A. Bakker-Van Ingen, tezamen met de penningmeester, de heer W.B. Groen (hierna: "Werkgevers");

Ondergetekende is voorts:

- (vii) De stichting Stichting Utrecht Bereikbaar, statutair gevestigd te Utrecht, mede kantoorhoudende aan de **PM** en ingeschreven in het handelsregister met nummer **PM**, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R. Boomsma (hierna ook wel: de Stichting);

Ondergetekenden (i) tot en met (vi) worden hierna afzonderlijk en gezamenlijk ook wel aangeduid als "Partij" respectievelijk "Partijen", aldus dat ondergetekende sub (vii), te weten de Stichting uitvoeringsorganisatie zal zijn ten behoeve van de uit hoofde van dit convenant te nemen maatregelen en niet behoort tot de ondergetekenden die met "Partij(en)" worden aangeduid opdat de aan een "Partij" of "Partijen" toegekende rechten of plichten ook uitsluitend rechten en plichten van die "Partij" of "Partijen" zijn.

## Overwegingen

- (a) Partijen nemen het volgende in overweging:
- a.1 In de periode gelegen tussen begin van het jaar 2008 en het einde van het jaar 2011 zal door wegwerkzaamheden aan wegen gelegen in de regio Utrecht West ernstige verkeershinder ontstaan.
  - a.2 Partijen voorzien belangrijke milieuhinder en economische hinder als gevolg van deze verkeershinder, doordat verkeer verminderd zal doorstromen of zelfs zal stilstaan en ook doordat woon-werkverkeer ten gevolge van die verkeershinder zal uitwijken naar minder geschikte wegverbindingen, doordat de bereikbaarheid van ondernemingen en instellingen zal afnemen, zowel voor de werknemers van deze ondernemingen en instellingen als voor hun leveranciers en afnemers, en doordat hinder zal ontstaan voor de uitvoering van bestaand openbaar vervoer.
  - a.3 Partijen zien in de bedoelde verkeershinder tegelijkertijd kansen voor vernieuwing van mobiliteit en mobiliteitsbeleid, met name voor het tot stand brengen van een duurzame modal shift in het personenvervoer van particulier autovervoer naar openbaar personenvervoer of, eventueel, andere vormen van collectief personenvervoer.
- (b) Partijen nemen voorts in overweging, dat zij tot de analyse zijn gekomen dat de aldus kort aangeduide problematiek en kansen het beste het hoofd kan worden geboden respectievelijk kunnen worden aangegrepen in het kader van een samenwerking van overheid en bedrijfsleven, waartoe Partijen reeds tot stand hebben gebracht het Platform Utrecht Bereikbaar, waaraan alle Partijen deelnemen en in welk kader Partijen gezamenlijk tot het volgende verkort aangeduide en in Bijlage I meer uitgebreid beschreven pakket van maatregelen (hierna te noemen: "maatregelenpakket") hebben besloten tot:
- het vergroten van de capaciteit van collectief vervoer (trein, bus en sneltram) door middel van inkoop van reguliere capaciteit alsmede door inkoop van aanvullende capaciteit;
  - het bevorderen van het gebruik van bestaande en nieuwe parkeer- en reisvoorzieningen c.q. transferia alsmede het opwaarderen van bestaande carpoolplekken tot parkeer- en reisvoorzieningen, inclusief natransport naar de bedrijventerreinen door middel van extra vervoer, zoals shuttlebussen waarmee besloten vervoer wordt verricht;
  - het verkennen van de mogelijkheden van vervoer over water;
  - het realiseren van telewerkplekken "en route";
  - OV-fiets;

- het realiseren van Vanpoolen;
  - het geven van persoonlijke reisadviezen;
  - het intensieve communiceren richting werkgevers en werknemers, vooral forensen.
- (c) In het geval de door Partijen beoogde maatregelen naar het oordeel van Partijen onvoldoende bijdragen aan de bestrijding van de onder(a).1 – (a).3 beschreven problematiek zullen Partijen zich beraden op uitbreiding van het onder de vigeur van dit convenant ter hand te nemen maatregelenpakket, met name ook in de vorm van beloningsmaatregelen gericht op spitsmijden. Teneinde op dat moment direct te kunnen beschikken over deze maatregel wordt op dit moment (juni 2008) de beloningsmaatregel reeds aanbesteed.
- (d) Partijen hebben tenslotte in hun overwegingen betrokken de bij het maatregelenpakket behorende projectbegroting (hierna te noemen: "Projectbegroting").
- (e) Partijen hebben besloten hun op realisatie van deze en eventuele nadere maatregelen gerichte samenwerking en hun in verband daarmee te maken afspraken en vast te leggen toezeggingen door middel van dit convenant te structureren en vast te leggen.
- (f) Partijen onderkennen dat de door dit convenant bestreken maatregelen weliswaar mede een preventieve bijdrage kunnen leveren aan de voorkoming van hinder voor bestaand openbaar vervoer, maar dat ter verdere bestrijding van die hinder en van de eventuele kosten van die hinder nadere afspraken tussen wegbeheerders en OV-autoriteiten nodig zijn. Deze nadere afspraken worden in dit convenant niet geregeld, maar onderdeel van dit convenant dient naar het oordeel van Partijen wel te zijn de verplichting over en weer tot dergelijke afspraken te komen.
- (g) Partijen hebben voorts onderkend, dat de RWS, de Gemeente, de Provincie Utrecht en BRU, er een bijzonder belang bij hebben voor hun financiële belangen te waken, reden waarom aan deze partijen een specifieke instructiebevoegdheid wordt toegekend.
- (h) Daartoe wensen Partijen het volgende vast te leggen in dit convenant (hierna: "Convenant").

## **NEMEN DE VOLGENDE ONDERLINGE VERPLICHTINGEN OP ZICH :**

### **1 Bijlagen**

1.1 De volgende bij dit Convenant behorende bijlagen maken integraal onderdeel uit van dit Convenant:

- (I) het maatregelenpakket om de verkeershinder door wegwerkzaamheden aan de wegen in het gebied Utrecht West A2 in de periode begin 2008 tot eind 2011 het hoofd te kunnen bieden en om tegelijkertijd daaruit voortvloeiende kansen op vernieuwing van mobiliteit en mobiliteitsbeleid tot stand te brengen, bijgevoegd als Bijlage I;
- (II) de Projectbegroting bijgevoegd als Bijlage II;



- (III) het geografische domein van dit Convenant ingetekend in een projectgebied bijgevoegd als Bijlage III;
- (IV) de concepten voor de door de betreffende Partijen vast te stellen subsidieverleningsbesluiten, bijgevoegd als bijlage IV;
- (V) het concept van het bij deze subsidiebesluiten behorende Beheerplan, als bijlage V bijgevoegd;
- (VI) het overzicht van door Partijen voor ondertekening van dit Convenant betaalde kosten, als bijlage VI bijgevoegd;
- (VII) het door KvK- en Werkgevers opgestelde communicatie- en promotieprogramma, bijgevoegd als bijlage VII.

1.2 In geval van tegenstrijdigheid tussen de bijlagen van dit Convenant enerzijds en de bepalingen van dit Convenant anderzijds, prevaleren de bepalingen van dit Convenant.

## **2 Domein en doel**

2.1 Het geografische domein van dit Convenant is het projectgebied ingetekend op de als Bijlage III aan dit Convenant gehechte projectkaart.

2.2 Behoudens nadere afspraken tussen Partijen behoren – binnen het in het eerste artikellid bedoelde geografische domein – tot het domein van dit Convenant de in Bijlage I beschreven maatregelen.

2.3 Geen enkele bepaling uit dit Convenant mag zo begrepen of uitgelegd worden dat een der Partijen verdergaande rechten verkrijgt of verplichtingen op zich neemt die het in de eerste twee artikelliden bedoelde domein te buiten gaan.

2.4 Dit Convenant staat er niet aan in de weg dat Partijen ook buiten het kader van dit Convenant en het Platform maatregelen nemen, besluiten vaststellen en/of overeenkomsten sluiten verband houdend met de in de overwegingen (a).1 tot en met (a).3 beschreven problematiek.

2.5 De Partij die gebruik maakt van haar rechten uit hoofde van het vierde artikellid neemt evenwel de verplichting op zich om:

- (i) zoveel mogelijk te voorkomen dat de onder de vigeur van het Platform genomen, te nemen en uit te voeren maatregelen worden doorkruist en;
- (ii) op verzoek van één of meer andere Partijen na te gaan of zij bereid en in staat is de beoogde of reeds genomen maatregelen, besluiten of overeenkomsten alsnog, op de wijze voorzien in artikel 5 (wijzigingen van het convenant), onderdeel van dit Convenant te laten zijn.

## **3 Platform Utrecht Bereikbaar**

3.1 Partijen zullen periodiek overleggen over de in overwegingen (a).1 tot en met (a).3 beschreven problematiek, over het maatregelenpakket waartoe in verband daarmee is besloten, over de uitvoering en financiering van die maatregelen, over de toereikendheid van

die maatregelen en over eventuele aanvullende maatregelen en de financiering daarvan, waaronder beloningsmaatregelen ter bevordering van spitsmijden.

- 3.2 Dat periodieke overleg zal plaatsvinden onder de benaming "Platform Utrecht Bereikbaar" (hierna te noemen: "Platform"). Het Platform is slechts een overlegforum. Het Platform heeft geen rechtspersoonlijkheid, is geen personenvennootschap, heeft geen eigen vermogen en kan geen verplichtingen met derden aangaan. Partijen noch de Stichting mogen dan ook namens of ten name van het Platform verplichtingen aangaan dan wel aan het rechtsverkeer deelnemen. De Partij – en ook de Stichting – die in naam van het Platform verplichtingen aangaat, aanvaardt deze ten volle als haar eigen verplichtingen en staat jegens de (andere) Partijen in voor de nakoming van die verplichtingen.
- 3.3 Elke Partij draagt zorg voor vertegenwoordiging op bestuursniveau in de vergaderingen van het Platform, opdat de voortgang van de werkzaamheden beschreven in overweging (b) geen vertraging ondervinden.
- 3.4 Tenzij uitdrukkelijk anders in dit Convenant geregeld, beslissen Partijen bij wege van unanimiteit.
- 3.5 Technisch voorzitter van het Platform is de heer R. Boomsma. Mocht de heer Boomsma defungeren of op andere wijze zijn voorzitterschap niet meer kunnen uitoefenen, dan dragen de leden van het Platform gezamenlijk zorg voor het zoeken van een nieuwe voorzitter. Bij tijdelijke ontstentenis of belet van de heer Boomsma, wijzen de leden van het Platform tijdelijk één van haar functionarissen aan als voorzitter.
- 3.6 Het Platform zal vijfmaal per jaar of zoveel vaker als door de voorzitter, al dan niet op verzoek van één of meer Partijen, vergaderen. Vergaderdata, vergadertijdstippen en vergaderlocaties worden door de voorzitter in overleg met Partijen vastgesteld.

#### **4 Status van besluiten van de Partijen**

- 4.1 Tenzij uitdrukkelijk anders in dit Convenant geregeld hebben de ter Platformvergadering genomen besluiten het karakter van inspanningsverplichtingen.
- 4.2 Onverminderd de wenselijkheid en de bevoegdheid van Partijen uitvoering te geven aan Platformbesluiten verplichten de Platformbesluiten er in elk geval toe dat de meest gerede Partij of Partijen de verplichting op zich neemt of nemen:
  - (i) te onderzoeken of en onder welke voorwaarden de ter uitvoering van dat besluit noodzakelijke maatregelen daadwerkelijk genomen kunnen worden
  - (ii) na te gaan of bij de daartoe bevoegde organen de bereidheid bestaat tot die maatregelen te besluiten, en:
  - (iii) zo deze bereidheid bestaat, de daartoe strekkende besluitvorming of contractsvorming zoveel mogelijk te bevorderen.
- 4.3 Indien de toepassing van het in het vorige lid bepaalde daadwerkelijk leidt tot door afzonderlijke Partijen genomen (nadere of uitvoerings-) besluiten, gesloten overeenkomsten

of genomen (feitelijke) maatregelen stellen de betrokken Partijen de overige Partijen daarvan in kennis – zoveel mogelijk onder opgave van dan wel vergezeld van een raming van de financiële waarde daarvan – en verstrekken de betrokken Partijen de Stichting zoveel mogelijk kopieën van de desbetreffende besluiten, overeenkomsten of beschrijvingen van de genomen maatregelen.

## **5 Wijziging van het convenant**

5.1 Wijzigingen van dit Convenant – aanvullingen daaronder begrepen – kunnen slechts langs de volgende weg tot stad komen:

- (i) Indien Platformbesluiten gericht zijn op wijziging van het in dit Convenant bepaalde zal ter uitvoering daarvan de Stichting een concept-wijzigingsovereenkomst opstellen;
- (ii) Deze concept-wijzigingsovereenkomst zal ter akkoordbevinding aan elk der Partijen worden voorgelegd;
- (iii) Partijen kunnen van hun instemming blijk geven door de concept-wijzigingsovereenkomst – al dan niet ter Platformvergadering - bevoegdlijk te doen ondertekenen dan wel door toezending van een bevoegdlijk getekende brief aan de Stichting waaruit van die instemming blijkt;
- (iv) Tenzij elders in dit Convenant anders geregeld heeft een wijziging van dit Convenant eerst dan rechtsgevolgen vanaf het moment dat alle Partijen op de wijze in onderdeel (iii) van dit lid voorzien hebben ingestemd met de concept-wijzigingsovereenkomst.

5.2 De mede met de uitvoering van dit Convenant belaste Stichting bedoeld in artikel 11 informeert Partijen zo spoedig mogelijk over aldus in werking getreden wijzigingen, zulks onder toezending aan alle Partijen van een kopie van de namens alle Partijen ondertekende wijzigingsovereenkomst.

5.3 Vertragingen in het doen van deze mededelingen door de Stichting staan niet in de weg aan inwerkingtreding overeenkomstig onderdeel (iv) van het eerste artikellid.

## **6 Toetreding**

6.1 Partijen kunnen bij unanimité besluiten tot toelating van andere partijen tot dit Convenant, al dan niet onder het stellen van voorwaarden inzake de prestaties – financieel of anderszins – die als randvoorwaarde aan de toetreding of uittreding verbonden zullen zijn.

6.2 In afwijking het eerste artikellid zijn RWS, de Gemeente Utrecht, de Provincie Utrecht en BRU gevieren en met eenparigheid van hun stemmen bevoegd – al dan niet onder voorwaarden – nieuwe partijen tot dit Convenant toe te laten, indien die toelating de financiële belangen van RWS, de Gemeente Utrecht, de Provincie Utrecht en/of BRU dient. RWS, de Gemeente Utrecht, de Provincie Utrecht en BRU zijn bij de uitoefening van deze bevoegdheid verplicht acht te slaan op de redelijke belangen van de overige Partijen, waarnodig door het stellen van randvoorwaarden voor toetreding.

6.3 Behoudens andersluidende afspraken met toetredende partijen binden deze partijen zich aan de dan geldende versie van dit Convenant, wijzigingen als bedoeld in artikel 5 (wijzigingen

van het convenant) en toetredingen en uittredingen als geregeld in dit artikel 6 (toetreding) respectievelijk artikel 7 (uittreding) daaronder begrepen.

- 6.4 De toelating van nieuwe Partijen tot dit convenant vindt plaats op basis van een daartoe strekkende wijzigingsovereenkomst die tot stand wordt gebracht op de wijze voorzien in artikel 5 (wijziging van het convenant). Indien toepassing is gegeven aan artikel 6, tweede artikellid, volstaat – in afwijking van het in artikel 5 (wijziging van het convenant) bepaalde – de instemming van RWS, de Gemeente Utrecht, de Provincie Utrecht en BRU.

## **7 Uittreding**

- 7.1 Het staat elk der deelnemende Partijen vrij door een schriftelijk bericht aan de resterende Partijen haar deelname aan dit Convenant te beëindigen, zonder dat de uittredende Partij tot schadevergoeding gehouden te zijn.
- 7.2 Het eerste artikellid laat evenwel onverlet dat de uittredende Partij gehouden blijft tot hetgeen zij zich voor de uittreding reeds had verbonden. Daartoe behoren in elk geval de verplichtingen uit hoofde van artikel 9 van dit Convenant en de verplichtingen voortvloeiend uit het ten tijde van de uittreding geldende Uitvoerings- en realisatieplan bedoeld in artikel 8 van dit Convenant.
- 7.3 Partijen nemen de verplichting op zich om voorafgaand aan een uittredingsbericht als bedoeld in het eerste artikellid éénmaal deel te nemen aan een specifiek daarop betrekking hebbend overleg, waarbij elk der Partijen de verplichting op zich neemt zich op bestuursniveau te laten vertegenwoordigen. Dat overleg zal tot doel hebben na te gaan of de uittreding kan worden vermeden.
- 7.4 De Stichting zal mede ten behoeve van het in lid 3 bedoelde overleg aan alle Partijen een opgave doen van de verplichtingen die de Partij die wenst uit te treden reeds op zich heeft genomen.

## **8 Uitvoerings- en realisatieplan**

- 8.1 De Stichting zal na inwerkingtreding van dit Convenant in overleg met Partijen een concept uitvoerings- en realisatieplan voor elk van de in het maatregelenpakket beschreven maatregelen opstellen, waarbij elk van deze maatregelen zal zijn voorzien van een planning en, eventueel, een fasering van de uitvoering, en waarbij voor elk van deze maatregelen zal worden aangegeven welke prestaties van elk der Partijen noodzakelijk zijn voor deze uitvoering en realisatie. Het concept-uitvoerings- en realisatieplan wordt opgesteld met in achtneming van de tussen Partijen geldende en in artikel 9, derde artikellid, geldende financiële verdeelsleutel en het concept-uitvoerings- en realisatieplan zal verder zijn voorzien van een liquiditeitsbegroting en bijbehorend schema van bevoorschotting, waaruit voor elk van de betreffende Partijen zal worden aangegeven tot welke bevoorschotting zij zich verbinden ter realisatie van de maatregelen.

- 8.2 Dat concept zal op de wijze voorzien in artikel 5 (wijzigingen van het convenant) tot onderdeel van dit Convenant worden gemaakt, aldus dat dit concept als concept-wijzigingsovereenkomst in procedure zal worden gebracht. Onverminderd het eerste artikellid, heeft dit Convenant als opschortende voorwaarde dat alle Partijen hun instemming aan dit plan hebben gegeven.
- 8.3 Indien Partijen langs de weg van artikel 5 (wijziging van het convenant) niet binnen één maand na toezending van het in het eerste artikellid bedoelde concept overeenstemming hebben bereikt, zullen Partijen eenmaal deelnemen aan een specifiek op dit concept betrekking hebbend overleg, waarbij elk der Partijen de verplichting op zich neemt zich bevoegdlijk en op bestuursniveau te laten vertegenwoordigen. Indien dat overleg niet tot overeenstemming leidt, is elk der Partijen bevoegd tot schriftelijke opzegging van dit Convenant. Opzegging door één der Partijen maakt een einde aan dit Convenant tussen alle Partijen.
- 8.4 Nadat Partijen, op de wijze voorzien in artikel 5 juncto artikel 8 lid 2, voor de eerste maal een uitwerkings- en realisatieplan vaststelden, zal de Stichting, steeds wanneer Partijen voorstellen daartoe doen of daartoe anderszins aanleiding bestaat, voorstellen doen voor aanpassingen van het uitwerkings- en realisatieplan door middel van de indiening van voorstellen voor vervolgvorsies van het uitwerkings- en realisatieplan. Het bepaalde in artikel 5 is op die voorstellen van toepassing.

## **9 Verplichtingen van Partijen**

- 9.1 Partijen nemen jegens elkaar de verplichting op zich tot uitvoering van de in het maatregelenpakket beschreven maatregelen zulks met inachtneming van de concretisering daarvan in het uitvoerings- en realisatieplan waaraan Partijen op de voet van artikel 8, eerste artikellid, hun instemming gaven.
- 9.2 Partijen nemen voorts de verplichting op zich om nadere maatregelen, aan dit convenant toegevoegd op de wijze voorzien in artikel 5 (wijziging van het convenant), uit te voeren, zulks met inachtneming van de tegelijk met die nadere maatregelen vast te stellen uitvoerings- en realisatievoorwaarden.
- 9.3 (i) Onverminderd de verplichtingen voortvloeiend uit de leden 1 en 2 en uit hetgeen hierna specifiek met betrekking tot openbaar vervoer is geregeld nemen Partijen de verplichting op zich gedurende het tijdvak 2008 tot en met 2010 een bijdrage te leveren aan bestrijding van de kosten van de uitvoering en de realisatie van de in het maatregelenpakket beschreven maatregelen tot maximaal het achter de naam van de desbetreffende Partij genoemde bedrag:
- |                      |                |
|----------------------|----------------|
| a. RWS               | € 9.872.500,=  |
| b. Provincie Utrecht | € 1.795.000,=  |
| c. BRU               | € 2.670.000,=  |
| d. Gemeente Utrecht  | € 7.717.000,=. |

- (ii) Voorts nemen KvK & Werkgevers de in artikel 10, lid 4 van dit Convenant nader geconcretiseerde verplichting op zich de verkoop van Utrecht Bereikbaarpassen door de Stichting aan de bij KvK en Werkgevers aangesloten ondernemingen zoveel mogelijk te bevorderen, waarbij hun inspanningen erop gericht zullen zijn verkoopopbrengst van ten minste € 8.610.000,= te doen realiseren.
- 9.4 De verplichting tot het leveren van de in lid 3 onder a tot en met d bedoelde bijdragen zal niet verder strekken dan ter dekking van de kosten van daadwerkelijk genomen maatregelen, verminderd met de opbrengsten die met deze maatregelen worden gegenereerd. De bijdragen die de in lid 3 onder a tot en met d bedoelde Partijen verschuldigd zijn, worden voor elk van deze Partijen berekend door het resultaat van de berekening uit de vorige volzin van dit lid 4 naar rato van de in lid 3 onder a tot en met d genoemde bedragen te verdelen over deze Partijen.
- 9.5 De KvK en Werkgevers zullen uitvoering aan hun verplichtingen geven op de wijze geregeld in artikel 10, lid 4. De overige Partijen zullen de uitvoering van hun verplichtingen aldus ter hand nemen dat zij:
- a. ofwel de Stichting als uitvoeringsorganisatie door tijdige subsidieverlening overeenkomstig de als bijlage IV bijgevoegde concept-subsidieverleningsbesluiten en door tijdige betaling van en bevoorschotting op de in het derde artikellid genoemde bedragen - overeenkomstig het van het uitwerkings- en realisatieplan deel uit makende schema van bevoorschotting - in staat zullen stellen de bedoelde maatregelen binnen de daarvoor voorziene fasering en/of planning uit te voeren;
  - b. ofwel zelf, overeenkomstig het vigerende uitwerkings- en realisatieplan, de tijdige uitvoering van daarin als door de betreffende Partij uit te voeren maatregelen of maatregelen ter hand (doen) nemen, zulks onder dienovereenkomstige verlaging van de subsidieaanspraken;
  - c. Ofwel door verrekening van de subsidieaanspraken van de Stichting met de door de desbetreffende Partijen reeds voor de ondertekening van dit Convenant betaalde kosten als gespecificeerd in bijlage VI bij dit Convenant.
- 9.6 Voor de toepassing van lid 5 onder b geldt het vigerende uitwerkings- en realisatieplan, zijnde het uitwerkings- en realisatieplan dat op de voet van artikel 8 leden 1 tot en met 3 is vastgesteld. Elk der Partijen is evenwel bevoegd voorstellen voor vervolgvorsies van het uitwerkings- en realisatieplan te doen die zijn gericht op het (alsnog) in eigen beheer uitvoeren van nadere onderdelen van het maatregelenpakket. Deze voorstellen zullen langs de weg van artikel 8 lid 4 van dit Convenant behandeld worden en onderdeel van dit Convenant kunnen worden. Partijen zullen daarbij slechts gerechtigd zijn hun aanvaarding van deze voorstellen voor vervolgvorsies van het uitwerkings- en realisatieplan te onthouden indien de uitvoering in eigen beheer voor hen onredelijk bezwarend zou zijn.
- 9.7 De in lid 6 bedoelde bevoegdheid neemt een einde vanaf het moment waarop de Stichting verplichtingen jegens derden inzake de bedoelde maatregel of maatregelen is aangegaan die niet of slechts tegen aanmerkelijke kosten ongedaan gemaakt kunnen worden.

- 9.8 Indien en voorzover Partijen toepassing geven aan hun bevoegdheden als bedoeld in lid 5 onder b – in voorkomend geval na toepassing te hebben gegeven aan de bevoegdheid bedoeld in lid 6 – zal de waarde van de aldus door de betreffende Partij uitgevoerde maatregel in mindering worden gebracht op de ten gunste van de Stichting door het aan deze Partij verbonden bestuursorgaan vast te stellen subsidie en zal dit bestuursorgaan gerechtigd zijn de bevoorschotting van de ten laste van deze Partij vallende subsidie dienovereenkomstig te verminderen.
- 9.9 Bij de toepassing van lid 8 wordt de waarde van de in eigen beheer door Partijen uit te voeren maatregel bepaald op de kosten van die maatregel als blijktend uit de Projectbegroting.
- 9.10 Indien de waarde van de in eigen beheer door een der Partijen uit te voeren maatregel of maatregelen groter is dan het in artikel 9, lid 3 onder a. tot en met d. bij de betreffende Partij genoemde bedrag, zullen de Stichting en de betreffende uitvoerende Partij in overleg treden met de andere Partijen teneinde te bewerkstelligen dat tot het bedrag van dit verschil aan de Stichting verleende subsidies verlegd zullen worden naar de betreffende uitvoerende Partij. Partijen en de Stichting zijn over en weer gehouden zoveel als redelijkerwijs van hen kan worden verlangd aan die verlegging mee te werken.
- 9.11 De verplichtingen waartoe Partijen zich in dit artikel verbinden, omvatten onder meer ook de voorbereiding en het nemen van voor die uitvoering noodzakelijke publiekrechtelijke besluiten, zoals de in dit Convenant bedoelde subsidiebesluiten, eventuele ontheffingen als bedoeld in de Wp 2000 en ontheffingen bedoeld in de Wegenverkeerswetgeving. Partijen onderkennen daarbij, dat deze besluiten onderworpen zijn aan publiekrechtelijke regelgeving en onderkennen dat deze regelgeving – al dan niet na rechterlijke tussenkomst – in de weg kan staan aan het nemen van de voor uitvoering noodzakelijke besluiten. Indien deze situatie zich voordoet zullen Partijen geen nakoming of schadevergoeding kunnen vorderen, maar hebben zij de verplichting de niet-uitvoerbare verplichting zoveel mogelijk te vervangen door gelijkwaardige verplichtingen. Partijen zijn daartoe over en weer gehouden overeenkomstig de eisen van de redelijkheid en de billijkheid te zoeken naar alternatieve oplossingen.
- 9.12 Voor de uitvoering van het in en krachtens lid 3 bepaalde beschouwen Partijen de ondertekening van het Convenant door de Stichting als een subsidieaanvraag.

## **10 Verplichtingen in verband met Collectief Vervoer**

- 10.1 Partijen beogen voor de periode vanaf 1 september 2008 collectief personenvervoer te realiseren dat aanvullend zal zijn op het bestaande openbaar vervoer dat in het geografisch gebied van dit Convenant wordt uitgevoerd.
- 10.2 In het uitvoerings- en realisatieplan zal dit aanvullende collectieve personenvervoer nader worden geconcretiseerd, waarbij met name zullen worden aangegeven:
1. de corridors/lijnen/routes waarop aanvullend vervoer zal worden aangeboden;
  2. de voertuigsoorten die ingezet zullen worden;

3. de frequenties waarmee deze voertuigen op de betreffende corridors/lijnen/routes ingezet zullen worden;
4. de aard van dit collectieve vervoer per corridor/lijn/route (openbaar vervoer of besloten vervoer);
5. de partij (een of meer Partijen dan wel de Stichting dan wel een van de aan het projectgebied omliggende vervoersautoriteiten) die als opdrachtgever van het vervoer zal optreden;
6. de aard van de rechtsverhouding (meerwerk; concessieaanpassing; inkoopcontract en flankerende ontheffing c.q. gedoogbepaling) op basis waarvan dat vervoer zal plaatsvinden;
7. de kosten van dit vervoer per eenheid, alsmede de dekking van deze kosten;
8. de ten behoeve van dit vervoer eventueel te verlenen ontheffingen als bedoeld in artikel 29 Wp 2000 en de ten behoeve daarvan eventueel te verlenen ontheffingen voor gebruikmaking van vluchtstroken, zowel die afkomstig van Partijen als die afkomstig van andere tot verlening van concessies als bedoeld in artikel 19 Wp 2000 bevoegde autoriteiten.

10.3 Indien de op maatregelen van collectief vervoer betrekking hebbende onderdelen van het concept-uitwerkings- en realisatieplan niet voor 1 september 2008 zijn goedgekeurd dan wel de voor het in de eerste twee artikelleden bedoelde vervoer noodzakelijke rechtshandelingen niet voor 1 september 2008 zijn gerealiseerd, heeft zulks - behoudens een besluit tot verlenging - tot gevolg dat de bepalingen van dit Convenant die betrekking hebben op collectief vervoer zoals beschreven in die artikelleden komen te vervallen en dat de financiële verplichtingen van Partijen worden verminderd met de componenten die blijkens Projectbegroting op collectief vervoer betrekking hebben. Partijen zullen in dat geval in onderling overleg, volgens de procedure geregeld in artikel 5 (wijzigingen van het Convenant), bezien of op andere wijze in collectief personenvervoer kan worden voorzien.

10.4 De KvK en de Werkgevers nemen ieder voor zich en tezamen de inspanningsverplichting op zich om het gebruik van het in dit artikel omschreven collectief vervoer en de verkoop van Utrecht Bereikbaarpassen door de Stichting - met name ten behoeve van werknemers van de bij hen aangesloten ondernemingen werkzaam binnen het geografische domein van dit Convenant - zodanig te bevorderen dat daaruit bijdragen aan de bestrijding van de vervoerskosten ter beschikking komen als aangegeven in artikel 9 lid 3. Zij zullen daartoe in elk geval de in bijlage VII omschreven maatregelen nemen. Indien de verkoop van Utrecht bereikbaarpassen achterloopt bij de in het uitwerkings- en realisatieplan geraamde afzet zijn de subsidiegevende Partijen bevoegd hun bevoorschotting navenant te verlagen.

10.5 Partijen onderkennen, dat het realiseren van het vervoer in overeenstemming met de eerste twee artikelleden, niet toereikend is voor het succes van de maatregel bestaande in collectief vervoer maar dat de beoogde maatregelen onderling samenhangen en dat in verband daarmee ook adequaat en tijdig zal moeten zijn voorzien in de uitvoering van andere maatregelen als bedoeld in dit Convenant. Partijen aanvaarden in verband daarmee dat, wanneer zij aanmerkelijk tekortschieten in de nakoming van hun eigen verplichtingen verband houdend met collectief vervoer, zij de financiële gevolgen voor hun rekening nemen



die daaruit voor RWS, Gemeente Utrecht, Provincie Utrecht en BRU als subsidiegevers voortvloeien. Het bepaalde in artikel 9.11 is hierop evenwel van overeenkomstige toepassing.

10.6 Partijen stellen in verband met het onderhavige vervoer verder vast, dat – voorzover zulks de vorm van openbaar vervoer zal hebben – zulks uit hoofde van de Wet personenvervoer 2000 verboden is, tenzij een daartoe strekkende concessie c.q. ontheffing is verleend dan wel dit vervoer uit hoofde van specifieke concessiebepalingen gedoogd moet worden. Gelet op de tijdelijke en plaatselijke aard van het beoogde openbaar vervoer en gelet op de milieuvoordelen en de economische voordelen die dit openbaar vervoer heeft, zeggen Partijen toe dat zij het zoveel mogelijk daarheen zullen leiden dat ten behoeve van dit vervoer ontheffingen of concessieaanpassingen zullen worden verleend of bewerkstelligd c.q. meerwerkopdrachten zullen worden verstrekt en zeggen zij voorts toe de OV-autoriteiten bevoegd in de gebieden grenzend aan het projectgebied te zullen verzoeken mee te werken aan verlening van de nodige ontheffingen dan wel het doorvoeren van de nodige concessieaanpassingen de Provincie Utrecht, BRU, de Provincie Zuid-Holland en de Provincie Noord-Brabant toe dat zij het daarheen zullen leiden dat begunstigend zal worden beschikt op de aanvraag van een ontheffing voor openbaar vervoer als beschreven in de eerste twee artikelleden, voor zover dat noodzakelijk is. Het bepaalde in artikel 9.11 is hierop evenwel van overeenkomstige toepassing.

10.7 Ter voorkoming en ter beperking van ondanks de uit dit Convenant voortvloeiende maatregelen resterende hinder voor bestaand openbaar vervoer en met het oog op de dekking van de kosten van (resterende) hinder voor openbaar vervoer komen RWS, de Provincie, de Gemeente en BRU voorts overeen dat zij – daartoe met elkaar onderhandelend langs maatstaven van redelijkheid, billijkheid en behoorlijk bestuur - binnen drie maanden na ondertekening van het Convenant afspraken zullen maken gericht op:

- het tot stand brengen en bewaken van een zodanige planning en inrichting van de binnen de scope van dit Convenant vallende (weg)werkzaamheden dat hinder voor openbaar vervoer - omrijden en vertragingen daaronder begrepen –zoveel mogelijk worden voorkomen;
- het verdelen of toedelen van de eventuele resterende kosten van hinder – ten laste van BRU vallende omrijkosten c.q. (te compenseren) verminderde opbrengsten daaronder begrepen - over dan wel aan de betrokken Partijen.

zulks onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat BRU daartoe binnen één maand na ondertekening van het Convenant een uitgewerkt voorstel aan RWS, de Provincie en de Gemeente voorlegt.

## **11 De Stichting**

11.1 Partijen komen met elkaar en met de Stichting overeen dat de Stichting uitvoeringsorganisatie voor de uit hoofde van dit Convenant uit te voeren maatregelen zal zijn. De Stichting neemt deze verplichting op zich en zal zich bij de uitvoering daarvan laten leiden door de belangen van de andere Partijen. De Stichting heeft in dit verband jegens de Partijen aanspraak op vergoedingen voor deze werkzaamheden, welke aanspraak wordt ingevuld door de in het Convenant (artikel 9.3) vastgelegde subsidietoezeggingen van een

aantal van de Partijen ten gunste van de Stichting, ter financiering van de maatregelen waartoe de in het Platform samenwerkende Partijen hebben besloten.

- 11.2 Partijen kunnen de Stichting door middel van nadere besluiten bindende instructies geven omtrent de wijze waarop de Stichting uitvoering geeft aan haar verplichtingen. Die besluiten kunnen in voorkomend geval met name ook de strekking hebben de Stichting te verbieden nieuwe verplichtingen aan te gaan. De Stichting is gehouden zich naar deze besluiten te richten.
- 11.3 Indien zwaarwegende financiële belangen dit eisen zijn RWS, de Gemeente Utrecht, de Provincie Utrecht en BRU ook gevierd bevoegd bij wege van een eenparig door deze vier Partijen genomen besluit – welk besluit ook buiten voltallige Platformvergaderingen kan worden genomen – een voor de Stichting bindend besluit te nemen dat gericht kan zijn op het voorkomen van nieuwe financiële verplichtingen. Partijen zullen na het nemen van een dergelijk besluit bij elkaar te rade gaan om te bezien of de verplichtingen van Partijen uit hoofde van dit convenant diensgevolge aanpassing behoeven.
- 11.4 De Stichting neemt de verplichting op zich een deugdelijke administratie te voeren die onder meer beantwoordt aan de eisen neergelegd in de artikelen 4:69 Awb en 4:76 Awb. De Stichting zal het daarheen leiden dat zij voor BTW-vooraf trek in aanmerking komt. De Stichting zal – mits tegen redelijke condities te verkrijgen – adequate verzekeringsdekking verzorgen. De Stichting zal voorts – naast haar eigen administratie – de administratie van het project Utrecht Bereikbaar verzorgen.
- 11.5 De Stichting informeert de leden van het Platform Utrecht Bereikbaar op elke Platformvergadering over haar werkzaamheden, waaronder met name ook (i) de vorderingen inzake de uit hoofde van dit Convenant uit te voeren maatregelen en (ii) de daartoe plaatsgehad hebbende besteding en ontvangst van middelen, alsmede de door haar dan wel door Partijen daartoe aangegane privaatrechtelijke en publiekrechtelijke verplichtingen, een en ander afgezet tegen Projectbegroting en (iii) alle kwesties waarover één of meer van de overige Partijen voorlichting of verantwoording vragen, onverminderd de verplichting van de Stichting verantwoording af te leggen over de door haar verkregen subsidies van de respectieve leden van het Platform Utrecht Bereikbaar.
- 11.6 De Stichting informeert voorts ongevraagd en ten spoedigste wanneer er aanleiding is voor de vrees dat de Stichting in financiële problemen raakt, in rechte wordt aangesproken of zich andere dan de normale operationele omstandigheden van de Stichting te buiten gaande kwestie voordoet.
- 11.7 De Stichting neemt de verplichting op zich alle uit hoofde van dit Convenant uit te voeren maatregelen uit te voeren en is daartoe ook bevoegd, behoudens in de gevallen waarin:
- de maatregelen blijkens (vervolgversies van) het uitwerkings- en realisatieplan als bedoeld in artikel 8 (uitvoerings- en realisatieplan) door andere Partijen zelf uitgevoerd worden en die uitvoering slechts door de Stichting worden geadmistreerd;
  - de maatregelen terzake waarvan de Stichting volgens het uitwerkings- en realisatieplan (voor)financiering zou moeten ontvangen door de desbetreffende Partij niet toereikend

wordt (voor)gefinancierd c.q. de afzet van Utrecht Bereikbaarpassen achterloopt bij de afzet als geraamd in het uitwerkings- en realisatieplan.

- 11.8 De Stichting is niet bevoegd Partijen in rechte aan te spreken inzake de uitvoering van de in het raam van dit Convenant vastgestelde maatregelen, maar heeft die bevoegdheid in voorkomend geval slechts inzake de eigen rechten van de Stichting uit hoofde van dit Convenant.
- 11.9 De Stichting is bevoegd ter uitvoering van haar verplichtingen derden in te schakelen.
- 11.10 Het staat de Stichting gedurende de looptijd van het Convenant niet vrij om zonder toestemming van Partijen naast de uitvoering van het Convenant nog andere werkzaamheden te ontplooiën. De Stichting neemt de verplichting op zich de toegestane nevenwerkzaamheden gescheiden van de werkzaamheden uit hoofde van dit Convenant te administreren.
- 11.11 De Stichting wordt door Partijen de bevoegdheid verleend Utrecht Bereikbaarpassen uit te geven c.q. uit te doen geven, onder de voorwaarde i) dat de ten behoeve van collectief vervoer uit hoofde van dit Convenant in te schakelen vervoerbedrijven worden aangewezen als vervoerder in de zin van boek 8 BW en ii) dat bij de uitgifte van deze passen wordt geëxpliciteerd dat de vervoersaanspraken die op basis daarvan door reizigers jegens de vervoerder kunnen worden uitgeoefend beperkt kunnen worden, met name ook door beperking van het vervoersaanbod bij tegenvallende afname daarvan.
- 11.12 De Stichting zal de uitvoering van haar uit hoofde van dit Convenant te verrichten werkzaamheden en de in verband daarmee te verrichten rechtshandelingen zoveel als dat mogelijk is zo inrichten en vormgeven, dat - na ommekomst van het project Utrecht Bereikbaar - de in verband met dit Convenant door de Stichting ontwikkelde of verworven activa in overeenstemming met de dan actuele beleidsdoelen van de aan dit Convenant deelnemende Partijen een bestemming kan worden gegeven. De Stichting zal Partijen daartoe zo vroeg mogelijk informeren omtrent dergelijke voor herbesteding beschikbaar komende activa.
- 11.13 In verband met de in artikel 11, lid 12 bedoelde verplichting zal de Stichting de door haar eventueel te verwerven activa zoveel mogelijk overdraagbaar maken en overeenkomstig de aanwijzingen van Partijen overdragen.
- 11.14 In verband met het in artikel 11, leden 12 en 13 bepaalde neemt de Stichting de verplichting op zich om:
- over te gaan tot merkrechtelijk depot van de te gebruiken (beeld)merk en in verband met Utrecht Bereikbaarpassen, tenzij Partijen uit kostenoverwegingen de Stichting van deze verplichting ontslaan;
  - aan elk der Partijen op eerste verzoek en zonder kosten of vergoeding een licentie te verlenen terzake van het gebruik van dit (beeld)merk, e.e.a. met het recht sublicenties te verlenen;

- in verband hiermee aan elk der Partijen tegelijkertijd en eveneens zonder kosten of vergoeding auteursrechtelijk toestemming voor het gebruik van dit (beeld)merk te verlenen en tevens (auteursrechtelijk) toestemming te geven voor het gebruik van het door de Stichting gehanteerde ontwerp voor deze pas of passen, e.e.a. eveneens met het recht derden dit gebruik toe te staan;
- dergelijke licenties niet aan anderen dan Partijen te verlenen.

11.15 De Stichting doet in voorkomend geval onderzoek naar eventuele aanbestedingsverplichtingen in verband met de verschillende maatregelen. De Stichting zal over de uitkomsten daarvan aan Partijen rapporteren en overeenkomstig de aanwijzingen van Partijen handelen. Indien nodig en mogelijk zal de Stichting daartoe de subsidiegevende Partijen verzoeken om de desbetreffende onderdelen van het maatregelenpakket te doen realiseren met gebruikmaking van de mogelijkheden van deze Partijen om (meerwerk)opdrachten te verlenen uit hoofde van door deze Partijen reeds eerder na daartoe strekkende aanbestedingen verleende opdrachten.

## **12 Communicatie**

12.1 Partijen nemen de verplichting op zich een gezamenlijk communicatiebeleid inzake de in dit Convenant geregelde onderwerpen te ontwikkelen, actueel te houden en toe te passen.

12.2 Daar waar partijen elkaar vertrouwelijke informatie verstrekken nemen Partijen de inspanningsverplichting op zich deze vertrouwelijkheid te bewaren.

12.3 Partijen onderkennen en accepteren dat de Wet Openbaarheid van Bestuur, de Gemeentewet, de wet Gemeenschappelijke Regelingen en de Provinciewet verplichtingen tot openbaarmaking en verantwoording meebrengen die aan volledige uitvoering van het elders in dit artikel overeengekomene in de weg staan. Indien een Partij van oordeel is dat zij uitvoering moet geven aan deze openbaarmakings- of verantwoordingsverplichtingen heeft geen der andere Partijen noch de Stichting het recht zich daartegen met nakomingsvorderingen, schadevergoedingsvorderingen of anderszins tegen de verzetten.

## **13 Kosten en BTW**

13.1 Partijen dragen tot de ondertekening van dit Convenant elk hun eigen kosten verband houdend met de totstandkoming van dit Convenant.

13.2 Voor de betaling en de financiering van de in dit Convenant bedoelde maatregelen geldt slechts het in dit Convenant bepaalde. Partijen verstaan dat zij over de periode voorafgaand aan deze inwerkingtreding over en weer niets van elkaar te vorderen hebben.

13.3 Alle bedragen genoemd in dit Convenant zijn exclusief omzetbelasting/BTW.

## **14 Geschilbeslechting**

- 14.1 Van een geschil is sprake indien één of enkele Partijen zulks schriftelijk mededeelt aan één, meerdere of alle andere Partijen.
- 14.2 In geval van een geschil zullen Partijen tenminste eenmaal deelnemen aan een specifiek daarop betrekking hebbend overleg, waarbij elk der Partijen de verplichting op zich neemt zich bevoegdlijk op bestuursniveau te laten vertegenwoordigen. Dat overleg zal tot doel hebben na te gaan of het geschil in onderling overleg opgelost kan worden, al dan niet met aanpassing van dit Convenant.
- 14.3 Indien het in het tweede artikellid bedoelde overleg niet binnen een maand na de in lid 1 bedoelde schriftelijke mededeling een oplossing tot gevolg heeft staat het elk der Partijen vrij het geschil aan de bevoegde rechter voor te leggen. Voorzover zulks tot de vrije beschikking van Partijen behoort zullen zij hun geschil voorleggen aan de bevoegde rechter te Utrecht.
- 14.4 Voorzover de Stichting bevoegd is geschillen uit hoofde van dit Convenant aan de rechter voor te leggen zijn de leden 1 tot en met 3 van overeenkomstige toepassing.

## **15 Looptijd**

- 15.1 Deze overeenkomst heeft een looptijd tot 1 januari 2012, onverminderd de bevoegdheid van Partijen een langere duur overeen te komen.

## **16. Status van de bepalingen in dit Convenant**

- 16.1 Tenzij uitdrukkelijk van het tegendeel blijkt, hebben de in dit Convenant neergelegde bepalingen de strekking juridische verbintenissen in het leven te roepen.
- 16.2 Die verbintenissen zijn inspanningsverbintenissen, behoudens de verplichtingen voortvloeiend uit artikel 9.5 onder a, die resultaatsverbintenissen zijn, evenwel onverminderd het bepaalde in artikel 9.5 onder b en artikel 9.6.
- 16.3 De in het uitwerkings- en realisatieplan genoemde termijnen hebben geen fataal karakter.
- 16.4 Ondertekening van dit Convenant door de Stichting wordt door de Stichting en door Partijen tevens beschouwd als de indiening van aanvragen voor de in dit Convenant voorziene subsidieverleningsbesluiten en eventuele ontheffingen.

## **TEN BLIJKE WAARVAN**

Dit Convenant is getekend te Utrecht op ..... door:

Rijkswaterstaat

.....  
drs. I. van der Hee

Provincie Utrecht:

.....  
mr. J.H. Ekkers

Bestuur Regio Utrecht

.....  
de heer B. Lubbinge

Gemeente Utrecht:

.....  
Th. de Weger

Kamer van Koophandel Midden-Nederland:

.....  
H. Zwarts (voorzitter)

VNO-NCW Midden:

.....  
J.A. Bakker-van Ingen (voorzitter)

.....  
J.W. de Rover MSc (penningmeester)

Stichting Utrecht Bereikbaar:

.....  
R. Boomsma

**Bijlage 6 - Conceptcontract Mobiliteitsmanagement De Uithof - Rijnsweerd**

## 1. DE PARTIJEN

1. **naam bedrijf**, gevestigd te Utrecht, vertegenwoordigd door ....
2. **naam bedrijf**, gevestigd te Utrecht, vertegenwoordigd door ....
3. ....
4. **De gemeente Utrecht**, gevestigd te Utrecht, vertegenwoordigd door ....
5. **Het Bestuur Regio Utrecht**, gevestigd te Utrecht, vertegenwoordigd door ....
6. **VNM**, gevestigd te Utrecht, vertegenwoordigd door de heer F.P.A. Steijn;

## 2. OVERWEGINGEN

Partijen nemen het volgende in overweging:

- Werkgevers en overheden in Utrecht streven – elk vanuit eigen belangen en verantwoordelijkheden - naar een gezonde economie met een internationale concurrentiekracht en met een aantrekkelijke leefomgeving;
- De uitstraling van de bedrijventerreinen in de regio Utrecht te lijden heeft onder verkeerd geparkeerde auto's op groenstroken en andere locaties waar een parkeerverbod geldt en dat dit specifiek opgaat voor de economisch belangrijke werkkernen De Uithof en Rijnsweerd;
- De parkeeroverlast een gevolg is van enerzijds een structureel tekort aan legale parkeerplaatsen en anderzijds een te groot aanbod van auto's van medewerkers of bezoekers van bedrijven en instellingen op de genoemde bedrijventerreinen;
- De parkeeroverlast de positie schaadt van zowel de regio (aantrekkings- en concurrentiekracht, leefbaarheid en milieukwaliteit) als van individuele werkgevers (imago, positie arbeidsmarkt en werknemerstevredenheid);
- Zij eenzelfde ambitie nastreven, namelijk het structureel verbeteren van de parkeervoorzieningen op de bedrijventerreinen De Uithof en Rijnsweerd, vanuit de perspectieven economie en duurzaamheid;
- Mobiliteitsmanagement een bewezen instrument is om het autogebruik te verminderen en de mobiliteit te verduurzamen;
- Mobiliteitsmanagement en daarmee inspanningen door de werkgevers onderdeel uitmaken van een gezamenlijke maatregelenpakket om de parkeeroverlast structureel weg te nemen;
- Inspanningen door de werkgevers worden beloond door investeringen en maatregelen door de overheden.



### **3. AFSPRAKEN**

Partijen zijn daartoe het volgende overeengekomen:

- I. Het gezamenlijke doel is het realiseren van een structurele oplossing voor de parkeerproblemen op de werkkernen De Uithof en Rijnsweerd;
- II. De partijen gezamenlijk de mogelijkheden voor een structurele oplossing in kaart zullen brengen en deze voor 2012 hebben gerealiseerd;
- III. De deelnemende overheden binnen hun bevoegdheid zorg dragen voor:
  - . voldoende parkeervoorzieningen op of nabij De Uithof en Rijnsweerd
  - . handhaving van het geldende parkeerbeleid, afgestemd op het aantal nieuw gerealiseerde parkeerplaatsen
  - . investeringen en maatregelen ter bevordering van alternatieven voor de auto;
- IV. Zij gezamenlijk streven naar een reductie van minimaal 5% van het aantal auto's naar De Uithof en Rijnsweerd (wat overeen komt met 800 auto's) en zij hiermee de ambities onderschrijven van het regionale convenant mobiliteitsmanagement ring Utrecht en driehoek Utrecht;
- V. Zij hiertoe een periodiek overleg in het leven roepen tussen de directies van De Uithof, OKR, SKR, wethouder gemeente Utrecht en de portefeuillehouder van het BRU, waarin de vorderingen uit dit contract 3 keer per jaar worden besproken en getoetst;
- VI. De partijen zich krachtig inzetten om maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement uit te dragen, formeel in te voeren en praktisch uit te voeren;
- VII. De deelnemende werkgevers zich richten op het stimuleren van niet-, anders- en slim reizen en zij drie maanden na ondertekening van het contract hier invulling aan hebben gegeven;
- VIII. Zij hiertoe een mobiliteitswerkgroep voor De Uithof – Rijnsweerd formaliseren, waarin concrete maatregelen worden uitgewerkt en ervaringen kunnen worden gedeeld. De werkgroep rapporteert 3 keer per jaar over de voortgang aan het periodiek overleg;
- IX. Het contract heeft een looptijd van .. september 2008 tot en met 31 december 2011;
- X. De deelnemende partijen zullen open naar elkaar zijn over de te nemen maatregelen en de resultaten ervan, zodat het contract op een verantwoorde wijze kan worden getoetst. Finaal toetsmoment is september 2011.

### **4. AARD VAN DE VERPLICHTINGEN VAN DE PARTIJEN**

- I. Door ondertekening van het contract committeren partijen zich aan de in artikel 1 neergelegde primaire doelstelling en spreken zij uit zich in te spannen om deze doelstelling te realiseren door uitvoering van hierna genoemde activiteiten;
- II. De gemeente Utrecht zal:
  - a. Paaltjes plaatsen op de groenstroken aan de Boylelaan en Archimedeslaan ten noorden van de bussluis voor 1 oktober 2008;
  - b. Het geldend parkeerverbod handhaven door parkeerovertredingen die de veiligheid en bereikbaarheid van de organisaties in gevaar brengen te bekeuren, waarbij de handhaving gelijk opgaat met het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen;
  - c. (Mede) investeren in en/of investeringen mogelijk maken die leiden tot tijdelijke en structurele parkeervoorzieningen;
  - d. Alternatieven voor de auto aantrekkelijk maken door in het kader van de Pakketstudies te investeren in bijvoorbeeld fietsinfrastructuur.
- III. Het Bestuur Regio Utrecht zal:
  - a. (Mede) investeren in en/of investeringen mogelijk maken die leiden tot tijdelijke en structurele parkeervoorzieningen;
  - b. Alternatieven voor de auto aantrekkelijk maken door in het kader van de Pakketstudies te investeren in bijvoorbeeld openbaar vervoer en P&R-voorzieningen.

- IV. De organisaties zullen zorgen voor minder vraag naar parkeerplaatsen door:
- a. Het instellen van een parkeerregime;
  - b. Waar mogelijk gebruik te maken van parkeren op afstand (P&R-voorzieningen met aanvullende busdiensten);
  - c. Het realiseren van een mobiliteitsvriendelijk arbeidsvoorwaardenpakket en het gebruik van de individuele onderdelen hiervan te stimuleren onder de werknemers. Onderdelen van het pakket zijn:
    - i. Telewerken;
    - ii. Flexibele werktijden/roosters;
    - iii. Mobiliteitskaarten (Mobility Mixx/NS business card);
    - iv. Openbaar vervoer;
    - v. Fiets;
    - vi. Carpoolen;
    - vii. Persoonsgebonden mobiliteitsbudgetten;
  - d. Het onderling delen van kennis.
- V. De handhaving van het contract door de partijen is geborgd door het win-win karakter van de gemaakte afspraken en wordt in de praktijk gevolgd voor het collectief en elke partij afzonderlijk in de mobiliteitswerkgroep en periodiek overleg.

concept

### *De achterliggende intentie*

Medio 2008 is een aantal Utrechtse bedrijven en organisaties gevestigd in De Uithof en Rijnsweerd met elkaar in gesprek gegaan over de bereikbaarheid van en de parkeeroverlast op de terreinen en de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement. Uiteindelijk zijn de acute parkeerproblemen voor [ ] bedrijven om samen met de gemeente Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht en VNM dit contract te ondertekenen. De ondertekenaars zijn zich bewust van het feit dat zij ieder een rol en een verantwoordelijkheid hebben als het gaat om oplossen van de parkeeroverlast. Door het ondertekenen van dit contract geven de ondertekenaars aan dat zij zich individueel en gezamenlijk krachtig zullen inspannen om mobiliteitsmanagement te stimuleren. Zij doen dit op verschillende manieren:

- De deelnemende werkgevers door hun werknemers alternatieven te bieden voor de (lease)auto, het gebruik van deze alternatieven actief te stimuleren en het delen van de kennis en ervaring op het gebied van mobiliteitsmanagement met andere bedrijven;
- De deelnemende overheden door in overleg met het bedrijfsleven flankerende maatregelen te faciliteren. Dat wil zeggen het verbeteren van het openbaar vervoer en het oplossen van knelpunten in de infrastructuur (voor automobilisten, fietsers en voetgangers);
- VNM door de deelnemende partijen te ondersteunen bij de daadwerkelijke invoering van maatregelen op het gebied mobiliteitsmanagement.

### *De urgentie*

Het bedrijfsleven en de overheid in Utrecht streven naar een gezonde economie ingebed in een duurzame en aantrekkelijke leefomgeving. Acute parkeerproblemen op vooral Rijnsweerd bedreigen deze ontwikkeling. Daarnaast heeft de bereikbaarheid van de werkkernen in Utrecht ernstig te lijden onder de toegenomen en nog steeds toenemende congestie. Ook hierdoor wordt de economische uitstraling en de economische dynamiek in Utrecht negatief beïnvloed. Ondanks geplande investeringen en een mogelijke invoering van kilometerheffing op landelijk niveau staan automobilisten in 2020 rond Utrecht nog steeds in de file. Bedrijfslocaties in o.a. Utrecht zijn dan verworpen tot de slechtst bereikbare werklocaties in Nederland. Er moet de komende jaren veel gebeuren om het tij te doen keren.

### *Mobiliteitsmanagement als oplossing naast investeringen*

Additionele investeringen in parkeervoorzieningen en infrastructuur (wegen en OV) blijven absoluut noodzakelijk. De ondertekenende overheden erkennen dit en zullen hier middelen voor vrij maken. Echter, de ondertekenende werkgevers beseffen dat zij ook zelf een rol kunnen en moeten spelen in het structureel oplossen van de parkeerproblemen, het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht en in het verduurzamen van mobiliteit. Mobiliteitsmanagement is de manier om hier invulling aan te geven. Onder mobiliteitsmanagement verstaan we het anders organiseren van het woon/werk- en -zakelijk verkeer door:

- Niet reizen (o.a. telewerken, wonen in de buurt van je werk, etc.);
- Slim reizen (o.a. carpoolen, flexibele werktijden, etc.);
- Anders reizen (o.a. OV, fiets etc.).

Mobiliteitsmanagement is een bewezen instrument om de parkeerdruk te verlichten en de mobiliteit te verduurzamen. De ondertekenende werkgevers erkennen dat zij met het oog op het oplossen van parkeerproblemen en verbetering van hun bereikbaarheid maar ook met het oog op kostenbesparing, maatschappelijk verantwoord ondernemen en het veilig stellen van hun positie op de arbeidsmarkt ook zelf belang hebben bij het introduceren van mobiliteitsmanagement.

### *Inbedding*

De werkzaamheden van het programma VERDER en de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement vormen een passende aanleiding om ook voor De Uithof en Rijnsweerd concrete en niet-vrijblijvende afspraken te maken over het invoeren van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement met als doel een structurele oplossing voor het parkeerprobleem en verbeteringen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarnaast vormt dit contract een onderdeel van het regionale convenant mobiliteitsmanagement ring Utrecht en driehoek Amersfoort, waar mogelijk een deel van de financiering van voorliggend contract wordt geregeld.

### *De organisatie*

De ondertekenaars organiseren een periodiek overleg tussen de directies van De Uithof, OKR, SKR, wethouder gemeente Utrecht en de portefeuillehouder van het BRU. De partijen uit het overleg zien toe op de uitvoering van het contract, faciliteren waar nodig en dragen zorg voor de wenselijke communicatie tussen overheden en bedrijfsleven. De voorzitter van het overleg is ... [nog in te vullen]. VNM voert het secretariaat van het overleg en stemt de agenda af met de voorzitter. Het periodieke overleg vindt 3 keer per jaar plaats.

Daarnaast komen de werkgevers bijeen in een mobiliteitswerkgroep voor De Uithof - Rijnsweerd. In deze werkgroep wisselen de werkgevers ervaringen met elkaar uit en komen zij tot een concrete invulling van het pakket aan maatregelen dat zij zullen invoeren. De mobiliteitswerkgroep is niet besloten, maar staat juist open voor andere bedrijven en instellingen om deel te nemen. Ook voor nieuwe deelnemers geldt dat deelname gepaard gaat met verplichtingen, zoals verwoord in artikel 4. iv. Nieuwe deelnemers komen in twee maanden tot een concrete invulling van deze verplichtingen. VNM voert het secretariaat van de werkgroep, die maximaal 6 keer per jaar bijeenkomt. De werkgroep rapporteert 3 keer per jaar over de voortgang aan het periodiek overleg.

### *Uitvoering van het contract*

Drie maanden na ondertekening van het contract geven de deelnemende bedrijven en organisaties aan op welke wijze zij invulling zullen geven aan de overeengekomen verplichting, zoals verwoord in artikel 4. iv. Het doel is dat de invulling hiervan zal leiden tot minder auto's naar De Uithof en Rijnsweerd. Hierop zal globaal worden getoetst. De realisatie van het pakket aan maatregelen van een individueel bedrijf of organisatie dient vervolgens binnen een jaar zijn beslag te krijgen. De deelnemende overheden zorgen op korte termijn voor financiële ondersteuning bij het realiseren van een tijdelijke parkeervoorziening, het plaatsen van paaltjes en handhaving. Voor de lange termijn oplossing gaan de overheden in gesprek met de werkgevers. In de tussentijd maken de overheden zich sterk voor verbeteringen van de alternatieven voor de auto en de daarbij behorende financiering. Ook hierover gaan zij in gesprek met de werkgevers op De Uithof en Rijnsweerd.

## **Bijlage 7 - Effecten van de maatregelen**

Werkkernen		algemeen		autopopulatie		Belangrijkste maatregelen		reductie		per maatregel		
		Situatie / uitdaging	werkn.	abs.	perc.	abs.	perc.	abs.	perc.	Con-tract	Spits-mijden	UB pas
1	Utrecht Rijsweerd/Uithof		25.750	16.223	63%	ABVM, UB Pas, contracten	1.410	9%	800		130	480
2	Utrecht Lage Weide		17.000	13.549	80%	Spits mijden, UB Pas, contract	790	6%	680		0	110
3	Nieuwegein		21.480	16.926	79%	Spits mijden, UB Pas, contract	990	6%	850		0	140
4	Utrecht A12-zone / Papendorp		18.270	15.054	82%	Spits mijden, UB Pas, contract	880	6%	760			120
5	Zeist / Heuvelrug		13.000	10.894	84%	ABVM, contracten	950	9%	680			270
6	Utrecht Centrum		21.000	4.116	20%	Spits mijden, UB Pas, contract	250	6%	210		0	40
7	Utrecht Leidsche Rijn Centrum		970	727	75%	Spits mijden, UB Pas, contract	40	6%	30		0	10
8	Amersfoort Noord		13.000	9.867	76%	ABVM, contracten	1.090	11%	590			500
9	Amersfoort Centrum		6.550	3.943	60%	ABVM, contracten	430	11%	230			200
10	Hilversum		9.500	6.460	68%	ABVM, contracten	640	10%	320			320
	Generiek						770				70	700
<b>Totaal</b>			<b>146.520</b>	<b>97.759</b>	<b>67%</b>		<b>8.240</b>	<b>8%</b>	<b>5.150</b>	<b>0</b>	<b>620</b>	<b>2.470</b>

Doelgroep				Maatregel		Verwachte effecten						
Aantal werknemers	% verdeling woonwerk en zakelijk verkeer	% auto spits	# auto spits	Effect aankruisen		Reductie autogebruik in de spits			Milieu (beschrijven)	Bereikbaarheid (beschrijven)	Overig (beschrijven)	
				Minder autogebruik	Van spits naar dal	Anders	%	aantal				Minder autogebruik
						Eén van beide invullen						
<b>A. Generieke effecten van het maatregelenpakket (niet toe te delen aan een werkkern)</b>												
<b>0</b>												
Westkant	0%	0%	4.000									
			4.000	Spits mijden westkant Utrecht		0,0%	0	0	0			
				UB-pas		2,0%	70	0	0			
				Galecopperbrug		0,0%	0	0	0			
Oostkant	0%	0%	0									
			0	ABVM oostkant Utrecht			700	0	0			
			0				0	0	0			
			0				0	0	0			
<b>0</b>		<b>#DEEL/0!</b>					<b>770</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			

Het structurele effect van de Utrecht Bereikbaar-pas is gesteld op 15% van de 4000 auto's die als doelstelling voor het programma geldt (= 600 auto's). Hierover is een uitvoeringsconvenant gesloten. De 600 auto's zijn in dit werkblad deels opgenomen als generiek effect (niet toe te wijzen aan een werkkern) en deels per werkkern. Het structurele effect rond de A10 was 9%. Door het tekenen van het structurele effect van ABVM aan de oostkant van Utrecht is gesteld op 700 minder auto's in de spits bij een deelname van 2000 vrijwilligers (het effect hiervan op rijkswegen = PM).

Doelgroep					Maatregel		Verwachte effecten							
Aantal werknemers	% verdeling woonwerk en zakelijk verkeer	% auto spits	# auto spits	Minder autogebruik	Effect aankruisen		Reductie autogebruik in de spits				Milieu (beschrijven)	Bereikbaarheid (beschrijven)	Overig (beschrijven)	
					Van spits naar dal	Anders	%	aantal	Minder autogebruik	Van spits naar dal				
Eén van beide invullen														
<b>B. Contracten mobiliteitsmanagement, ABvM en UB-pas per bedrijventerrein</b>														
Bedrijventerrein: De Uithof - Rijnsweerd														
<b>25.750</b>														
alleen woonwerk	75%	43%	11.073											
				x			6,5%	720	720	0				
				x			3,0%	330	330	0				
				x			0,8%	90	90	0				
woon-werk en zakelijk	25%	80%	5.150											
				x			1,5%	80	80	0				
				x			3,0%	150	150	0				
				x			0,8%	40	40	0				
<b>25.750</b>							<b>8,7%</b>	<b>1.410</b>	<b>1.410</b>	<b>0</b>				

Voor De Uithof - Rijnsweerd is al een contract opgesteld ter ondertekening door overheden en bedrijven. Het contract heeft als insteek de acuut ervaren parkeerverlast. In het contract geven de bedrijven aan maatregelen te treffen voor hun medewerkers en ervaringen met elkaar te wisselen. De overheden geven aan de alternatieven voor de auto's te verbeteren. Hiervoor is het dus wel belangrijk dat 7 miljoen euro beschikbaar komt voor kleine ingrepen op de werkkernen. De gezamenlijke inspanning leidt tot 800 minder auto's in de spits. Door heldere afspraken (wie doet wat wanneer), monitoring (periodiek worden de acties besproken) en uitsluiting (partijen die niet meedoen vallen uit het netwerk) zal de doelstelling worden gehaald. Vanaf 2009 gaan medewerkers op de Uithof-Rijnsweerd ook meedoen aan de beloningsmaatregel Oostkant Utrecht en kunnen de bedrijven gebruik maken van de stimuleringsregeling.





Doelgroep				Maatregel		Verwachte effecten									
Aantal werknemers	% verdeling woonwerk en zakelijk verkeer	% auto spits	# auto spits			Effect aankruisen			Reductie autogebruik in de spits			Milieu (beschrijven)	Bereikbaarheid (beschrijven)	Overig (beschrijven)	
						Minder autogebruik	Van spits naar dal	Anders	%	aantal	Minder autogebruik				Van spits naar dal
						Eén van beide invullen									
				0 Spits mijden westkant Utrecht		X			0,0%	0	0	0			
				0 UB-pas		X			0,8%	90	90	0			
woon-werk en zakelijk	30%	90%	5.800												
				Contracten mobiliteitsmanagement		X			5,0%	290	290	0			
				0 Spits mijden westkant Utrecht		X			0,0%	0	0	0			
				0 UB-pas		X			0,8%	50	50	0			
<b>21.480</b>		<b>79%</b>	<b>16.926</b>						<b>5,8%</b>	<b>990</b>	<b>990</b>	<b>0</b>			
<p><b>In Nieuwegein komt het bedrijvenplatform in september voor het eerst bijeen. Er zijn voldoende bereikbaarheidsproblemen waardoor er een voedingsbodem zou moeten zijn om afspraken te maken met de overheid over investeringen in het gebied. Er is nog geen contract waardoor hier het effect standaard is ingeschat op 5%. Ook hier geldt dat de overheid wel moet beschikken over middelen om de bedrijven te 'verleiden' om afspraken te maken over het implementeren van mobiliteitsmanagementmaatregelen. Effect van de UB-pas is onderdeel van de 600 auto's.</b></p>															
<p>Bedrijventerrein: A12-zone (Oudenrijn-Papendorp)</p>															
<b>18.270</b>															
alleen woonwerk	90%	81%	13.319												
				Contracten mobiliteitsmanagement		X			5,0%	670	670	0			
				0 Spits mijden westkant Utrecht		X			0,0%	0	0	0			
				0 UB-pas		X			0,8%	110	110	0			
woon-werk en zakelijk	10%	95%	1.736												
				Contracten mobiliteitsmanagement		X			5,0%	90	90	0			



Doelgroep				Maatregel		Verwachte effecten						
Aantal werknemers	% verdeling woonwerk en zakelijk verkeer	% auto spits	# auto spits	Effect aankruisen			Reductie autogebruik in de spits			Milieu (beschrijven)	Bereikbaarheid (beschrijven)	Overig (beschrijven)
				Minder autogebruik	Van spits naar dal	Anders	%	aantal	Minder autogebruik			
				Eén van beide invullen								
<p>In Zeist e.o. komt een bedrijvenplatform in september voor het eerst bijeen. De bedrijven hebben wel al aangegeven bereikbaarheidsproblemen te ervaren. Er is nog geen contract waardoor hier het effect standaard is ingeschat op 5%. Ook hier geldt dat de overheid wel moet beschikken over middelen om de bedrijven te 'verleiden' om afspraken te maken over het implementeren van mobiliteitsmanagementmaatregelen. Vanaf 2009 gaan medewerkers van de bedrijven in Zeist ook meedoen aan de beloningsmaatregel Oostkant Utrecht en kunnen de bedrijven gebruik maken van de stimuleringsregeling.</p>												
Bedrijventerrein: Utrecht Centrum												
<b>21.000</b>												
alleen woonwerk	70%	13%	1.911									
				x			5,0%	100	100	0		
					x		0,0%	0	0	0		
							0,8%	15	15	0		
woon-werk en zakelijk	30%	35%	2.205									
				x			5,0%	110	110	0		
					x		0,0%	0	0	0		
							0,8%	20	20	0		
<b>21.000</b>							<b>6,0%</b>	<b>245</b>	<b>245</b>	<b>0</b>		
<p>In Utrecht Centrum is het bedrijvenplatform 2 keer bijeen geweest. Er leven voldoende wensen richting de overheid om te komen tot afspraken. In september zal worden gesproken over de inhoud van een overeenkomst met de overheid. Op dit is er dus nog geen contract waardoor hier het effect standaard is ingeschat op 5%. Ook hier geldt dat de overheid wel moet beschikken over middelen om de bedrijven te 'verleiden' om afspraken te maken over het implementeren van mobiliteitsmanagementmaatregelen. Effect van de UB-pas is onderdeel van de 600 auto's.</p>												
Bedrijventerrein: Leidschen Rijn (centrum, de Wetering)												

Doelgroep				Maatregel		Verwachte effecten						
Aantal werknemers	% verdeling woonwerk en zakelijk verkeer	% auto spits	# auto spits	Minder autogebruik	Effect aankruisen		Reductie autogebruik in de spits			Milieu (beschrijven)	Bereikbaarheid (beschrijven)	Overig (beschrijven)
					Van spits naar dal	Anders	%	aantal	Minder autogebruik			
Eén van beide invullen												
<b>970</b>												
alleen woonwerk	85%	74%	610									
				x			5,0%	30	30	0		
							0,0%	0	0	0		
				x			0,8%	5	5	0		
woon-werk en zakelijk	15%	80%	116									
				x			5,0%	5	5	0		
							0,0%	0	0	0		
				x			0,8%	0	0	0		
<b>970</b>			<b>727</b>				<b>5,5%</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>0</b>		

In Leidschen Rijn is het bedrijvenplatform 1 keer bijeen geweest. Er leven voldoende wensen richting de overheid om te komen tot afspraken. Er is nog geen contract waardoor hier het effect standaard is ingeschat op 5%. Ook hier geldt dat de overheid wel moet beschikken over middelen om de bedrijven te 'verleiden' om afspraken te maken over het implementeren van mobiliteitsmanagementmaatregelen. Effect van de UB-pas is onderdeel van de 600 auto's.

Bedrijventerein: Amersfoort Noord

**13.000**

alleen woonwerk	70%	72%	6.552									
				x			6,0%	400	400	0		
				x			5,0%	330	330	0		

Doelgroep				Maatregel				Verwachte effecten					
Aantal werknemers	% verdeling woonwerk en zakelijk verkeer	% auto spits	# auto spits	Minder autogebruik	Effect aankruisen		Reductie autogebruik in de spits			Milieu (beschrijven)	Bereikbaarheid (beschrijven)	Overig (beschrijven)	
					Van spits naar dal	Anders	%	aantal	Minder autogebruik				Van spits naar dal
							Eén van beide invullen						
woon-werk en zakelijk	30%	85%	3.315				0	0	0	0			
				x			200	200	6,0%	200	0		
				x			160	160	5,0%	160	0		
							0	0		0	0		
<b>13.000</b>		<b>76%</b>	<b>9.867</b>				<b>1.090</b>	<b>1.090</b>	<b>11,0%</b>	<b>1.090</b>	<b>0</b>		

Voor Amersfoort Noord en Amersfoort Centrum wordt op 19 september een overeenkomst gesloten tussen overheden, bedrijven en koepelorganisaties. Hier spreken de partijen af om gezamenlijk 1500 auto's uit de spitsperiodes te krijgen. In de overeenkomst is vastgelegd dat de partijen voor het einde van het jaar minimaal 2 contracten hebben vastgelegd rond stimulering fiets, openbaar vervoer, parkeren op afstand en tijdsordening (telewerken, flexibele werktijden). In deze contracten geven de bedrijven aan maatregelen te treffen voor hun medewerkers en ervaringen met elkaar te wisselen. De overheden geven aan de alternatieven voor de auto's te verbeteren. Hiervoor is het dus wel belangrijk dat 7 miljoen euro beschikbaar komt voor kleine ingrepen op de werkkernen. Door heldere afspraken (wie doet wat wanneer), monitoring (periodiek worden de acties besproken) en uitsluiting (partijen die niet meedoen vallen uit het netwerk) zal de doelstelling worden gehaald. Vanaf 2009 gaan medewerkers op de Uithof-Rijnsweerd ook meedoen aan de beloningsmaatregel Oostkant Utrecht en kunnen de bedrijven gebruik maken van de stimuleringsregeling.

Bedrijventerrein: Amersfoort Centrum

<b>6.550</b>												
alleen woonwerk	70%	56%	2.568									
				x			150	150	6,0%	150	0	
				x			130	130	5,0%	130	0	
								0		0	0	
woon-werk en zakelijk	30%	70%	1.376									
				x			80	80	6,0%	80	0	

Doelgroep				Maatregel		Verwachte effecten						
Aantal werknemers	% verdeling woonwerk en zakelijk verkeer	% auto spits	# auto spits	Minder autogebruik	Effect aankruisen		Reductie autogebruik in de spits			Milieu (beschrijven)	Bereikbaarheid (beschrijven)	Overig (beschrijven)
					Van spits naar dal	Anders	%	aantal	Minder autogebruik			
							Eén van beide invullen					
			0 ABVM oostkant Utrecht	x			5,0%	70	70	0		
									0	0		
6.550		60%	3.943				10,9%	430	430	0		

Voor Amersfoort Noord en Amersfoort Centrum wordt op 19 september een overeenkomst gesloten tussen overheden, bedrijven en koepelorganisaties. Hier spreken de partijen af om gezamenlijk 1500 auto's uit de spitsperiodes te krijgen. In de overeenkomst is vastgelegd dat de partijen voor het einde van het jaar minimaal 2 contracten hebben vastgelegd rond stimulering fiets, openbaar vervoer, parkeren op afstand en tijdsordering (telewerken, flexibele werktijden). In deze contracten geven de bedrijven aan maatregelen te treffen voor hun medewerkers en ervaringen met elkaar te wisselen. De overheden geven aan de alternatieven voor de auto's te verbeteren. Hiervoor is het dus wel belangrijk dat 7 miljoen euro beschikbaar komt voor kleine ingrepen op de werkkernen. Door heldere afspraken (wie doet wat wanneer), monitoring (periodiek worden de acties besproken) en uitsluiting (partijen die niet meedoen vallen uit het netwerk) zal de doelstelling worden gehaald. Vanaf 2009 gaan medewerkers op de Uithof-Rijnsweerd ook meedoen aan de beloningsmaatregel Oostkant Utrecht en kunnen de bedrijven gebruik maken van de stimuleringsregeling.

Bedrijventerrein: Hilversum (Mediapark + Arenapark)

<b>9.500</b>												
alleen woonwerk	80%	65%	4.940									
				x			5,0%	250	250	0		
				x			5,0%	250	250	0		
									0	0		
woon-werk en zakelijk	20%	80%	1.520									
				x			5,0%	70	70	0		
				x			5,0%	70	70	0		
								0	0	0		

Doelgroep		Maatregel			Verwachte effecten									
Aantal werknemers	% verdeling woonwerk en zakelijk verkeer	% auto spits	# auto spits	Effect aankruisen		Reductie autogebruik in de spits			Milieu	Bereikbaarheid	Overig			
				Minder autogebruik	Van spits naar dal	Anders	%	aantal	Minder autogebruik	Van spits naar dal	(beschrijven)	(beschrijven)	(beschrijven)	
				Eén van beide invullen										
9.500		68%	6.460				9,9%	640	640	0				

In Hilversum is het bedrijvenplatform 2 keer bijeen geweest. Er leven voldoende wensen richting de overheid om te komen tot afspraken. In september zal worden gesproken over de inhoud van een overeenkomst met de overheid. Op dit is er dus nog geen contract waardoor hier het effect standaard is ingeschat op 5%. Ook hier geldt dat de overheid wel moet beschikken over middelen om de bedrijven te 'verleiden' om afspraken te maken over het implementeren van mobiliteitsmanagementmaatregelen. Vanaf 2009 gaan medewerkers op de Uithof-Rijnsweerd ook meedoen aan de beloningsmaatregel Oostkant Utrecht en kunnen de bedrijven gebruik maken van de stimuleringsregeling.



Doelgroep				Maatregel		Verwachte effecten						
Aantal werknemers	% verdeling woonwerk en zakelijk verkeer	% auto spits	# auto spits	Effect aankruisen		Reductie autogebruik in de spits			Milieu (beschrijven)	Bereikbaarheid (beschrijven)	Overig (beschrijven)	
				Minder autogebruik	Van spits naar dal	Anders	%	aantal				Minder autogebruik
Eén van beide invullen												
<b>Samenvatting</b>												
<b>A. Generieke maatregelen die betrekking hebben op het hele concessiegebied</b>												
0		#DEEL/0!	0					#DEEL/0!	770	0	0	
<b>B. Maatregelen die betrekking hebben op afzonderlijke bedrijventerreinen</b>												
146.520		67%	97.933				7,6%	7.430	7.430	0		
0		#DEEL/0!	0				#DEEL/0!	8.200	7.461	0		

Check optellingen:

#VERWI

#VERWI



## **Bijlage 8 - Tijdpad**

