

## ACTIVITEITENPLAN EN BEGROTING

2008

*31 januari 2008*

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van VenM.



## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING.....</b>	<b>3</b>
1.1	AANSPEEKPUNT EN ZICHTBARE RESULTATEN .....	3
1.2	INFORMEREN, ANALYSEREN EN REALISEREN .....	4
1.3	DE KLANT CENTRAAL.....	4
1.4	EVALUATIE 2007 .....	5
<b>2</b>	<b>BESTUUR EN WERKORGANISATIE .....</b>	<b>6</b>
2.1	BESTUUR.....	6
2.2	WERKORGANISATIE EN CAPACITEIT .....	6
<b>3</b>	<b>KANSEN VOOR MOBILITEITSMANAGEMENT .....</b>	<b>8</b>
3.1	DOELGROEPANALYSE.....	8
3.1.1	STRUCTURELE KNELPUNTEN OP HET GEBIED VAN BEREIKBAARHEID .....	8
3.1.2	INFRASTRUCTURELE WERKZAAMHEDEN .....	8
3.1.3	VERANDERINGEN IN WETGEVING .....	9
3.1.4	VERANDERINGEN IN BELEID .....	9
3.1.5	PRIJSPRIKKELS.....	9
3.1.6	DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT .....	10
3.1.7	AANLEG INFRASTRUCTUUR .....	10
3.1.8	PRIORITEITSTELLING .....	10
3.2	KANSRIJKE PROJECTEN .....	11
3.2.1	PROGRAMMATISCHE AANPAK .....	11
3.2.2	GEBIEDSGERICHTE AANPAK .....	11
3.2.3	INDIVIDUELE AANPAK.....	11
3.2.4	PRODUCTONTWIKKELING .....	12
3.2.5	MONITORING .....	12
<b>4</b>	<b>PROJECTEN EN BEDRIJFSADVISING .....</b>	<b>13</b>
4.1	TOEDELING BESCHIKBARE CAPACITEIT .....	13
4.2	GEBIEDSGERICHTE PROJECTEN .....	14
4.2.1	PAKKETSTUDIES .....	14
4.2.2	UTRECHT RING.....	15
4.2.3	AMERSFOORT DRIEHOEK .....	15
4.2.4	WOERDEN .....	16
4.2.5	NIEUWEGEIN .....	16
4.2.6	VIANEN .....	17
4.2.7	HOUTEN .....	17
4.2.8	ZEIST .....	18
4.3	KANSEN EN OPBRENGSTEN DIENSTEN.....	18
4.4	PRODUCTONTWIKKELING EN COMMUNICATIE.....	19
<b>5</b>	<b>BEGROTING 2008.....</b>	<b>20</b>
5.1	TOELICHTING OP DE AFZONDERLIJKE BEGROTINGSPOSTEN .....	21

# 1 INLEIDING

De Provincie Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht en VenM ondertekenen op 30 januari 2008 de Uitvoeringsovereenkomst 2007–2010, met betrekking tot de uitvoering door VenM van mobiliteitsmanagement in de regio Utrecht. De partijen onderschrijven de hoofddoelstelling van mobiliteitsmanagementbeleid, te weten het organiseren van ‘slim’ reizen met tot doel een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid van bedrijfslocaties in de provincie Utrecht en de Regio Utrecht in het bijzonder, onder gelijktijdige verbetering van de leefbaarheid. De afspraken in de Uitvoeringsovereenkomst zijn door de drie partijen vertaald in een vierjarig programmaplan.

## 1.1 AANSPREEKPUNT EN ZICHTBARE RESULTATEN

In het programmaplan is de nieuwe missie voor VenM als volgt verwoord:

VenM is hét aanspreekpunt en kenniscentrum voor mobiliteitsmanagement in de provincie Utrecht. In deze rol levert VenM een zichtbare bijdrage aan een verbetering van de bereikbaarheid van bedrijfslocaties in de provincie Utrecht.

VenM kiest met bovenstaande missie nadrukkelijk voor een meer zakelijke benadering van het positioneren van mobiliteitsmanagement. De inspanningen van VenM moeten wel ergens toe leiden. Drie begrippen in de missie zijn belangrijk:

- Kenniscentrum  
Bestaande kennis wordt vertaald naar tastbare diensten en producten en worden op een overzichtelijke wijze aan de klanten aangeboden
- Zichtbaar  
De inspanningen van VenM leiden tot een herkenbare verbetering van de bedrijfslocaties en iedereen weet dat VenM hiertoe heeft bijgedragen
- Bereikbaarheid  
Het primaire doel is om de bereikbaarheid van bedrijfslocaties te verbeteren. Daarbij zal VenM in projecten vooral de meest effectieve oplossingen inzetten.

De missie van VenM is geslaagd indien in 2010:

- De bereikbaarheid van bedrijfslocaties door toedoen van VenM is verbeterd. Het verbeteren van de bereikbaarheid kan doordat er minder voertuigen in de spits rijden (vraagzijde) of doordat het vervoersproduct (fiets, ov en auto) is verbeterd (aanbodzijde). De inspanningen van VenM zijn gericht op zowel de vraag- als aanbodzijde. De combinatie van maatregelen die enerzijds door bedrijfsleven en anderzijds door overheden moeten worden geleverd, biedt perspectieven om overeenkomsten te sluiten tussen bedrijfsleven en overheid
- VenM een grotere naamsbekendheid geniet. Partijen herkennen VenM als aanspreekpunt voor hun problemen en ervaren VenM als kenniscentrum voor mobiliteitsmanagement. De erkenning is een gevolg van de zichtbare resultaten die VenM behaalt.

Het activiteitenplan 2008 is een weerspiegeling van de gestelde ambities voor 2010.

## 1.2 INFORMEREN, ANALYSEREN EN REALISEREN

Gedurende de duur van de nieuwe Uitvoeringsovereenkomst beperkt VenM zich tot drie kerntaken:

- Informeren  
Het etaleren en verspreiden van bestaande en nieuw opgedane kennis (alle kennis is openbaar),
- Analyseren  
Het in kaart brengen van en adviseren over de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement
- Realiseren  
Er voor zorgen dat bedrijven maatregelen daadwerkelijk implementeren en dat overheden alternatieve vervoersdiensten (fiets, ov) verbeteren.

## 1.3 DE KLANT CENTRAAL

In een meer zakelijke benadering past een zienswijze waarin de klant centraal staat. Niet het aanbod van oplossingen is leidend, maar de behoefte en belevingswereld van de klant. Wat is de wijze waarop nu wordt gereisd? Voor welke prikkels staat de klant open?

Primair is iedere reiziger **van A naar een Bedrijfslocatie** in de provincie Utrecht de klant van VenM. Door deze reiziger de juiste alternatieven aan te bieden, zullen de bedrijfslocaties beter bereikbaar worden. Een deel van de diensten, producten en communicatie van VenM zal rechtstreeks gericht zijn op de zogenaamde zakelijke automobilist. Indirect kent VenM een drietal belangrijke klanten om de zakelijke automobilist te bereiken:

- De werkgever  
Werkgevers hebben er een belang bij om voor medewerkers en klanten bereikbaar te zijn. De werkgever heeft daarbij de mogelijkheid om direct in te grijpen in de mobiliteitsbehoefte en het gedrag van de medewerkers. In die zin zitten de werkgevers, mogelijk nog onbewust, in een positie om te mate van bereikbaarheid van de bedrijfslocatie mede te bepalen.
- De intermediair  
Werkgevers en werknemers zijn vertegenwoordigd in verschillende instanties. Denk daarbij aan bedrijven- en ondernemersverenigingen, vakbonden, ondernemingsraden en Kamers van Koophandel. Indirect hebben al deze partijen invloed op de mobiliteitsbehoefte en het gedrag van zakelijke automobilisten, bijvoorbeeld door regelgeving, voorlichting en adviezen.
- De overheid  
Overheden zijn vanwege hun rol als wegbeheerder een belangrijke partij in het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijfslocaties. Zij kunnen de middelen zo inzetten dat belangrijke economische gebieden bereikbaar blijven. Steeds meer blijkt dat de overheid dit niet alleen kan. Door convenanten te sluiten met het bedrijfsleven kan met een gezamenlijke inspanning werk worden gemaakt van het realiseren van bereikbare bedrijfslocaties. De overheid zijn we immers allemaal.

## 1.4 EVALUATIE 2007

In 2007 zijn de projecten Utrecht Bereikbaar, Nieuwegein en Woerden succesvol geweest. VenM heeft het Programmabureau Utrecht Bereikbaar opgestart en daarna ondersteund bij het ontwikkelen van producten en communicatie-uitingen. In Nieuwegein heeft VenM met succes twee camera's opgeleverd die via de site [www.bereikbaarnieuwegein.nl](http://www.bereikbaarnieuwegein.nl) real time beelden uitzenden van twee drukke kruispunten. In Woerden is een convenant gesloten tussen de gemeente Woerden, de bedrijvenvereniging Woerden en VenM met als doel om door de inzet van mobiliteitsmanagement in 2010 1100 voertuigen van de weg te halen. In Woerden zijn drie camera's in gebruik genomen. Ook Woerden heeft een eigen bereikbaarheidssite gekregen. Het succes van de camera's is enorm. Sinds de beelden te zien zijn op de eigen site, is het bezoek aan de site in sommige gevallen verviervoudigd.

## 2 BESTUUR EN WERKORGANISATIE

### 2.1 BESTUUR

De samenstelling van het stichtingsbestuur per 22 oktober 2007 is als volgt:

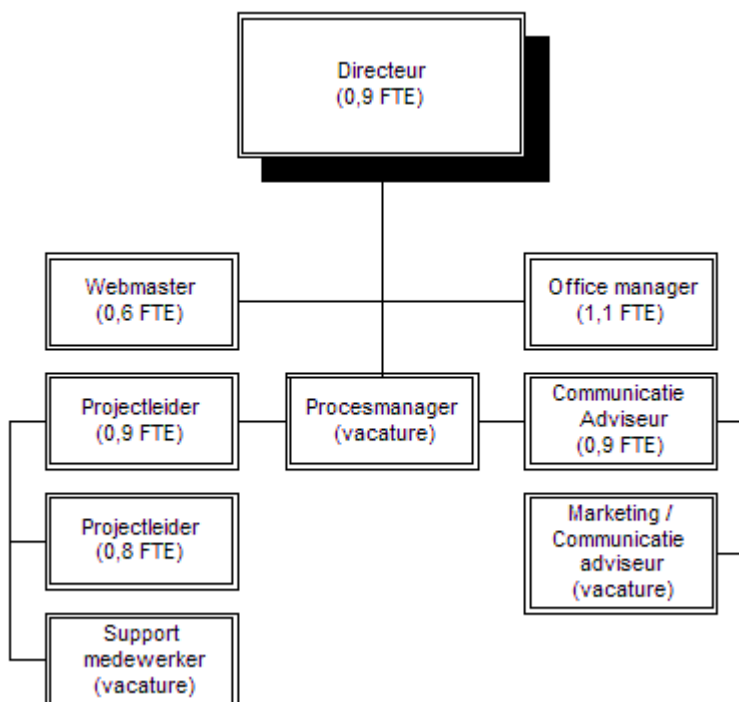
ing. K. L. van de Zande	voorzitter
Mevr. drs. M. Steenhuisen-Kuipers	op voordracht van BRU en Provincie Utrecht;
Drs. A. Brienen, R.A.	op voordracht van VNO/NCW Midden;
Mr. H.J.M. Beekers	op voordracht van KvK Utrecht; penningmeester
Ir. J. van Dijk	op voordracht van KvK Gooi- en Eemland.

De belangrijkste opgave die het Bestuur zich voor 2008 heeft gesteld is om de professionalisering die in 2007 is ingezet door te vertalen naar een daadkrachtige organisatie, die inspelt op de kansen in de markt met een juist aanbod van diensten en producten.

### 2.2 WERKORGANISATIE EN CAPACITEIT

De huidige personeelsformatie is ontoereikend om de ambities te verwezenlijken die ten grondslag liggen aan de transformatie naar een meer professionele en zakelijke organisatie. Ten aanzien van de noodzakelijk geachte werkorganisatie zijn er op dit moment drie vacatures. In de loop van 2008 worden de vacatures Procesmanager, Communicatieadviseur en Support Medewerker vervuld.

Per ultimo 2007 ziet de organisatie en formatie er als volgt uit:



### **Kernteam en reservoir**

VenM streeft naar het behalen van concrete resultaten in 2008. Dit vraagt om een actieve opstelling naar de markt, een flexibele instelling en een hoge handelingssnelheid op het moment dat zich kansen voordoen. De ruimte om voor derden opdrachten uit te voeren helpt om de kansen daadwerkelijk te pakken.

Bovenstaande brengt met zich dat VenM min of meer continu en gestructureerd acquisitie zal moeten plegen om haar gewenste rol te vervullen. Dat vraagt om een naar buiten gerichte, proactieve en flexibele organisatie, die kan groeien en krimpen op basis van de omvang en inhoud van de actuele workload en de beschikbare (project) budgetten. Ofwel een *lean and mean* kernteam van vaste medewerkers en daaromheen een reservoir van terzake kundige en ervaren freelance projectleiders en procesmanagers, met eventuele secretariële en inhoudelijke ondersteuners. Om tot een dergelijke invulling van de organisatie en de formatie te komen dienen in 2008 de openstaande vacatures te worden vervuld en zal een reservoir worden opgebouwd aan inzetbare freelancers.



## 3 KANSEN VOOR MOBILITEITSMANAGEMENT

### 3.1 DOELGROEPANALYSE

De effecten van mobiliteitsmanagement zijn het grootst als er voor gebieden, bedrijfslocaties, bedrijven of individuen aanleiding is om bestaande mobiliteitspatronen aan te passen. Reizigers zijn dan (bewust of onbewust) gevoeliger voor aangeboden alternatieven. Als er geen sterke prikkel is om het gedrag aan te passen – bijvoorbeeld wanneer er geen files zijn op weg van en naar het werk – staat de ontvanger onvoldoende open voor de boodschap ‘slim’ reizen. VenM zal in 2008 diensten en producten ontwikkelen die aansluiten bij te onderscheiden prikkels. De prikkels kunnen zowel positief als negatief door de zakelijke automobilist worden ervaren. Gebieden waar de knelpunten zich opstapelen en waar de probleemervaring groot zal zijn, zullen in de acquisitie prioriteit krijgen.

Prikkels om het mobiliteitsgedrag aan te passen zijn:

- Structurele knelpunten op het gebied van bereikbaarheid
- Infrastructurele werkzaamheden
- Veranderingen in wetgeving (Wet Milieubeheer)
- Veranderingen in bedrijfsbeleid (maatschappelijk verantwoord ondernemen, verhuizing)
- Prijsprikkels (parkeertarieven, gratis openbaar vervoer, kilometerheffing, fiscale regels)
- Dynamisch verkeersmanagement (reisinformatie, webcams, afstemming VRI's)
- Aanleg van infrastructuur

#### 3.1.1 Structurele knelpunten op het gebied van bereikbaarheid

##### Files

De provincie Utrecht heeft de hoogste economische schade als gevolg van files van alle provincies in Nederland. Op zich niet verwonderlijk omdat bijna alle grote snelwegen tussen de belangrijke economische centra in Nederland van, naar of langs Utrecht lopen. Het grootste knelpunt vormen de files op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Amsterdam. De komende jaren vinden op de A2 wegwerkzaamheden plaats. Er dient een behoorlijke inspanning te worden geleverd om het verkeer op de A2 in beweging te houden.

#### 3.1.2 Infrastructurele werkzaamheden

De komende jaren staat een aantal grote wegwerkzaamheden op het programma. Bedrijven zullen hierdoor nadrukkelijk te maken krijgen met een tijdelijke verslechtering van de bereikbaarheid. Ervaring rond de wegwerkzaamheden op de A10 leert dat bedrijven in dit soort situaties open staan om actief te zoeken naar andere vervoersoplossingen. In Utrecht betreffen de werkzaamheden de A2 aan de westkant van Utrecht, de A12 bij Veenendaal, het project BRAVO bij Woerden en het project SALTO op en rond de A12.

### 3.1.3 Veranderingen in wetgeving

Met wetgeving is het goed mogelijk om gedragsveranderingen te realiseren. De reikwijdte van het instrument moet echter niet worden overschat. Vooral bij complexe vraagstukken leidt een nieuwe wet niet altijd tot de gewenste uitkomst. Door bedrijven te verplichten een mobiliteitsplan op te stellen, bereik je bijvoorbeeld niet per definitie dat bedrijven ook iets met de uitkomsten van een dergelijk plan doen. Daarnaast leidt wetgeving ook tot taken ten aanzien van controle op de naleving van de wet. Een goed doordachte wet blijft desondanks het meest effectieve middel om tot verandering van gedrag te komen. En op mobiliteitsgebied helpt het organisaties als VenM om met bedrijven in gesprek te komen.

### 3.1.4 Veranderingen in beleid

Het beleid van organisaties is continu in ontwikkeling. Was het tot een aantal jaren geleden gewoon om meerdere regionale vestigingen te hebben, nu is het weer meer in om te kiezen voor één hoofdvestiging. Een eventuele verhuizing heeft grote consequenties voor de medewerkers. Hoe kom je op de nieuwe vestiging? Is er wel voldoende parkeerruimte? Ook het nieuwe milieubewustzijn in de wereld heeft consequenties voor het beleid van organisaties. Steeds meer bedrijven voelen de noodzaak om maatschappelijk verantwoord te ondernemen. Maar hoe doe je dat? En wat betekent dit voor het mobiliteitsbeleid van de organisaties?

Dit zijn zo maar een paar voorbeelden die aanleiding kunnen zijn om binnen het bedrijfsbeleid een keer opnieuw te kijken naar het mobiliteitsbeleid. Kostenbesparingen zijn ook een bekende aanleiding, of het aannemen van nieuw personeel en zich zelf willen profileren als een goede werkgever. Kortom voldoende mogelijkheden om mobiliteitsmanagement onder de aandacht te brengen, door hier met de juiste producten en diensten op in te spelen.

### 3.1.5 Prijsprikkels

Een prijsprikkel kan een effectief instrument zijn om gedrag te beïnvloeden. Kijk eens naar het gedrag rond 'happy hour' in cafés. Het is er ontzettend druk en het drankgebruik ligt een stuk hoger dan bij normale prijzen. Bij het goedkoop (gratis ov) of juist duurder maken van een product (parkeren) moet wel aan een aantal voorwaarden zijn voldaan:

- Het moet om een goed product gaan  
iets gratis maken waar geen behoefte aan is of iets duur maken waar geen alternatief voor bestaat heeft geen effect op het mobiliteitsgedrag
- Er moeten goede alternatieven voorhanden zijn  
Kilometerbeprijzing zonder goede alternatieven heeft geen effect op de vervoerkeuze. Denk bijvoorbeeld aan distributie van goederen in stedelijk gebied. Ditzelfde geldt voor initiatieven als spitsparen, als werknemers niet de mogelijkheid hebben om later te beginnen of met het openbaar vervoer naar het werk te gaan

Vooral bij het ontwikkelen en aanbieden van alternatieven bij invoering van differentiatie naar tijd en plaats (buiten de spits tijden wordt goedkoper) in het autoverkeer liggen kansen voor mobiliteitsmanagement.

### 3.1.6 Dynamisch verkeersmanagement

Het primaire doel van dynamisch verkeersmanagement is om het bestaande aanbod van verkeersinfrastructuur te vergroten door de inzet van (technische) maatregelen die leiden tot een betere doorstroming op de weg. Een voorbeeld is het beter afstemmen van de verkeersregelinstallaties op de actuele verkeersvraag. Door de inzet van nieuwe technische ontwikkelingen is het tevens mogelijk op verschillende momenten, zowel voor als tijdens de reis, actuele informatie aan te bieden. Hierbij kan worden gedacht aan de inzet van webcams die beelden van verkeersknooppunten geven, internet en SMS-diensten. Tot slot biedt de wegbeheerder steeds vaker zowel statische (borden langs de weg) als dynamische (DRIP's) verkeersinformatie. Bovenstaande inspanningen van de overheid kunnen meer effect hebben op het moment dat bedrijven zich inspannen op het gebied van mobiliteitsmanagement. VenM streeft ernaar om op lokaal niveau initiatieven aan elkaar te koppelen.

### 3.1.7 Aanleg infrastructuur

De kosten om nieuwe wegen aan te leggen worden steeds hoger. Ruimte is beperkt beschikbaar en de eisen betreffende landelijke inpassing zijn scherper geworden. Met de aanleg van nieuwe wegen of rijstroken laat de overheid zien zich tot het uiterste in te spannen om bedrijfslocaties bereikbaar te houden. Bij een juiste prioriteitstelling van investeringen (economische kerngebieden met voorrang) of bij een versnelling van de investering kan van bedrijven eveneens een inspanning worden verwacht om de eigen bedrijfslocatie bereikbaar te houden. Door het afsluiten van convenanten kan een gezamenlijke inspanning van overheid en bedrijfsleven – om zowel de aanbodzijde (extra infrastructuur) als de vraagzijde (minder verkeer) te veranderen – de bereikbaarheid van de bedrijfslocatie significant verbeteren. VenM heeft een taak om de partijen bij elkaar te brengen.

### 3.1.8 Prioriteitstelling

VenM laat zich in de keuze van de projecten leiden door:

- De ernst van het probleem of noodzaak tot verandering  
In belangrijke mate wordt hiermee de sterkte van de prikkel bepaald
- De wil en noodzaak bij derden om een project succesvol af te ronden  
VenM is voor haar succes afhankelijk van inspanning en medewerking van derden
- De omvang van gemeenten en bedrijfslocaties in termen van arbeidsplaatsen  
Hoe groter het aantal arbeidsplaatsen, hoe groter het economische rendement van een verbetering van de bereikbaarheid
- De verhouding van inzet resources en verwacht resultaat  
Beginnen bij het laaghangend fruit en inzet maatregelen met hoog rendement
- De mate waarin projecten vernieuwend en aansprekend zijn  
Dergelijke projecten krijgen aandacht van bestuurders, bedrijven en pers
- De consequenties voor leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid  
Doel is verbetering van de bereikbaarheid onder de randvoorwaarden dat leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid niet verslechteren.
- De beleidsmatige prioriteiten van Provincie Utrecht en het BRU  
Een gezamenlijke inspanning leidt tot betere resultaten

Concreet betekent dit dat VenM bij de keuze van projecten die zij oppakt, zich laat leiden door de hierboven geformuleerde criteria. Ook tijdens projecten zal VenM zeer kritisch blijven. Als blijkt dat derden onvoldoende gemotiveerd zijn om het project tot een succes te brengen, dan zal VenM zich erover beraden of zij bij het project betrokken wil blijven.

## 3.2 KANSRIJKE PROJECTEN

### 3.2.1 Programmatische aanpak

Communicatie vormt een steeds belangrijker onderdeel bij het onder de aandacht brengen van mobiliteitsmanagement bij bedrijven. Het gaat steeds minder vaak alleen nog om het inhoudelijke verhaal, maar steeds meer ook om de wijze waarop de boodschap bij de klant overkomt. In 2008 zal VenM haar huisstijl en website vernieuwen om op een meer eigentijdse en frisse manier bestaande en nieuw opgedane kennis te etaleren. De vraag van de klant zal daarbij centraal staan. Daarnaast zal VenM zich op een vernieuwende wijze presenteren op congressen en beurzen, campagnes lanceren, in gesprek gaan met het bedrijfsleven, de politiek uitdagen en kennis delen met soortgelijke organisaties in het veld.

In 2008 komt VenM tevens met een vernieuwde carpoolsite: Automaatje. De site wordt mede ontwikkeld voor het programmabureau Utrecht Bereikbaar.

Het programmatische deel van het activiteitenplan kent de meest brede doelgroep. Bij de gebiedsgerichte aanpak en de individuele aanpak zijn de doelgroepen meer afgebakend.

### 3.2.2 Gebiedsgerichte aanpak

In 2008 gaat VenM verder met de succesvolle aanpak van mobiliteitsmanagement op gebiedsniveau. Nieuw hierbij is de meer zakelijke aanpak. VenM zal zowel met gemeenten als het betrokken bedrijfsleven afspraken maken over de te behalen resultaten en de inzet van iedere partij. De uit te voeren projecten zijn haalbaar, concreet en eindig.

Op basis van de globale analyse in de voorgaande paragraaf zijn de volgende gebieden kansrijk te noemen voor mobiliteitsmanagement:

- Utrecht (Ring Utrecht en werkzaamheden aan de A2 in het bijzonder)
- Amersfoort (Amersfoort Driehoek)
- Woerden
- Nieuwegein
- Vianen
- Houten
- Zeist

Voor al deze gebieden zal VenM in 2008 een concreet projectplan opstellen, bespreken met gemeenten en het betrokken bedrijfsleven en bij voldoende commitment ten uitvoer leggen.

### 3.2.3 Individuele aanpak

In de begroting en besteding van de uren is ruimte gecreëerd om individuele en aansprekende projecten op te starten. Bij dergelijke projecten staat niet een gebied centraal, maar bijvoorbeeld een individueel bedrijf (mobiliteitsplan in kader van verhuizing of maatschappelijk verantwoord ondernemen) of een individuele vraag van een gemeente (gratis ov of het verkopen van P+R plaatsen aan bedrijven).

### 3.2.4 Productontwikkeling

Het succes van mobiliteitsmanagement valt of staat met het aanbieden van het juiste product passend bij de mobiliteitsbehoefte van de zakelijke automobilist. Dit geldt voor zowel de programmatische, gebiedsgerichte als individuele aanpak. De producten moeten helder en herkenbaar voor de reiziger beschikbaar zijn. In 2008 zal VenM de beschikbare kennis vertalen naar concrete diensten en producten. Daarbij zullen de diensten en producten worden ingedeeld in vier hoofdgroepen:

- **Interventie**  
VenM biedt bedrijven eerste hulp bij acute bereikbaarheidsproblemen
- **Advies**  
VenM ondersteunt bedrijfsleven en overheid bij een structurele inpassing van mobiliteitsmanagement in beleid
- **Implementatie**  
VenM stimuleert en draagt bij aan concrete inpassing van mobiliteitsoplossingen
- **Informatie**  
VenM stelt haar kennis voor iedereen beschikbaar

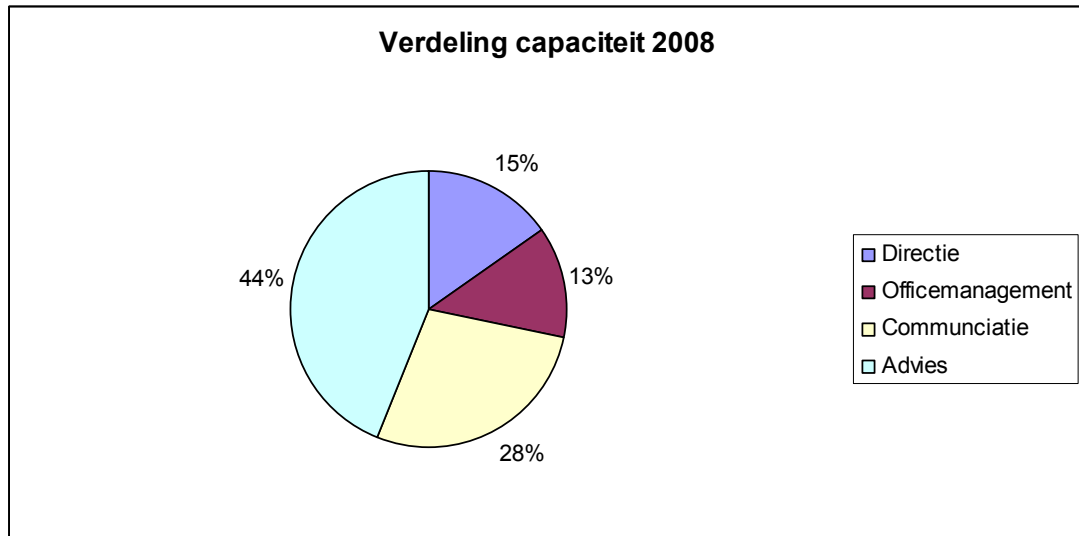
### 3.2.5 Monitoring

Voor de zomer komt VenM met een voorstel over een pragmatische aanpak om de effecten van de werkzaamheden van VenM in kaart te brengen. Hierin zullen ook de rollen van de drie partijen (provincie, BRU en VenM) worden beschreven.

## 4 PROJECTEN EN BEDRIJFSADVISING

### 4.1 TOEDELING BESCHIKBARE CAPACITEIT

De in hoofdstuk 2 beschreven formatie heeft in totaliteit een netto jaarcapaciteit van ca. 8.400 uren, als volgt verdeeld over de diverse disciplines:



De beschikbare capaciteit is vervolgens toebedeeld aan concrete projecten waarbij rekening is gehouden met direct zichtbare aanleidingen voor reizigers (wegwerkzaamheden A2), bestuurlijke prioriteiten (pakketstudies en betere spreiding in de provincie), kansen in de markt (individuele bedrijfsadvising en projecten) en noodzakelijke stappen in de verdere professionalisering van VenM (productontwikkeling en communicatie). Van de beschikbare uren is 20% gereserveerd om snel in te kunnen spelen op de kansen in de markt en om invulling te geven aan het creëren van opbrengsten uit diensten. In 2008 zal deze capaciteit vooral worden ingezet voor activiteiten voor Utrecht Bereikbaar, individuele bedrijfsadvising en werkzaamheden voor de Provincie Utrecht en BRU.

Daarnaast zal 2008 vooral in het teken staan van het vertalen van de beschikbare kennis bij VenM naar concrete producten en diensten. Voor de ontwikkeling hiervan en de communicatie erover is meer tijd ingeruimd dan voor het opbouwen van nieuwe kennis. Eerst etaleren wat er al is.

Verdeeld over de verschillende projecten ziet de gereserveerde capaciteit er globaal uit als volgt:

Projectnaam		Status per 1-1-2008	Reservering uren 2008	
Front office	Utrecht Ring	Opdracht		750
	Amersfoort Driehoek	Opdracht		750
	Woerden	Opdracht		400
	Nieuwegein	Opdracht		400
	Vianen	Opdracht		300
	Houten	Opdracht		200
	Zeist	Acquisitie		200
	Kansen en opbrengsten diensten	Opdracht/Acquisitie		1600
	<b>Subtotaal Front office projecten</b>		<b>55%</b>	<b>4600</b>
	Communicatie en productontwikkeling	reservering		840
	<b>Subtotaal Front office programma</b>		<b>10%</b>	<b>840</b>
Kennisopbouw (incl. opl. + training)		Intern		400
Management, backoffice, overleg		Intern		2560
<b>Subtotaal Back office</b>			<b>35%</b>	<b>2960</b>
<b>Totaal reservering uren</b>				<b>8400</b>

## 4.2 GEBIEDSGERICHTE PROJECTEN

VenM is een aantal jaar geleden gestart met gebiedsgerichte projecten. Deze aanpak is zeer succesvol gebleken en zal dan ook in 2008 worden voortgezet. Met ondersteuning en commitment van lokale probleemeigenaren (gemeenten en bedrijvenverenigingen) brengt VenM het bereikbaarheidsprofiel van een gebied in kaart en komen in de analyse de meest kansrijke mobiliteitsoplossingen naar voren. Samen met haar partners stimuleert VenM het gebruik van deze oplossingen door de individuele bedrijven in een gebied. Zowel bij recent gestarte projecten als bij projecten die al enkele jaren lopen ligt in 2008 het accent op het daadwerkelijk afnemen en realiseren van concrete mobiliteitsoplossingen. De vernieuwde aanpak onderscheidt drie kernvragen:

1. Wat zijn in dit gebied de problemen?
2. Welke producten dragen substantieel bij aan de oplossing?
3. Wat is er nodig om de producten te realiseren en aan de man te brengen?

### 4.2.1 Pakketstudies

De afgelopen jaren zijn voor landelijk benoemde probleemgebieden netwerkanalyses gemaakt met als doel inzicht te krijgen in de bereikbaarheidsproblematiek en de meest kansrijke oplossingen hiervoor. Daarbij is niet alleen gekeken naar de effecten rond het specifieke knelpunt, maar vooral naar de gevolgen op het totale infrastructurele netwerk. Voor de provincie Utrecht zijn deze netwerkanalyses toegespitst op zeven kerngebieden verdeeld over twee programma's:

1. Utrecht Ring met de kerngebieden Utrecht Centrum, Lage Weide, Leidsche Rijn en Rijnsweerd/De Uithof
2. Amersfoort Driehoek met de kerngebieden Amersfoort Centrum, Amersfoort Noord en Hilversum Mediapark

In beide programma's wordt veel verwacht van de effecten van mobiliteitsmanagement. Naast de aanleg van wegen en verbetering van het openbaar vervoer wordt hieraan veel aandacht besteed. VenM zal in beide programma's een coördinerende rol vervullen bij de realisatie van mobiliteitsmanagement.

#### 4.2.2 Utrecht Ring

Voor Utrecht Ring vervult VenM een coördinerende rol bij de realisatie van mobiliteitsmanagement. Hierbij zal intensief afstemming plaatsvinden met het programma Utrecht Bereikbaar, teneinde de daar ingezette maatregelen op de lange termijn te consolideren. De taken bestaan vooral uit het inbrengen van kennis, mobiliseren van het bedrijfsleven, realiseren van afspraken en het daadwerkelijk implementeren van alternatieve mobiliteitsoplossingen.

Doelstellingen 2008
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realiseren van mobiliteitsplatforms in de vier kerngebieden (voorjaar 2008)</li> <li>• In beeld brengen van de meest kansrijke mobiliteitsoplossingen per kerngebied (zomer 2008)</li> <li>• Realiseren van concrete afspraken tussen de mobiliteitsplatforms en overheden over inspanningen van het bedrijfsleven om alternatieve mobiliteitsoplossingen te promoten en de inspanningen van de overheden om de bereikbaarheid aan de aanbodsijde te verbeteren (zomer 2008–najaar 2008)</li> <li>• Vermarkten van de mobiliteitsoplossingen per kerngebied aan individuele bedrijven, met als inspanning 2000–4000 minder voertuigen in de spitsperioden (najaar 2008 – najaar 2009)</li> </ul>

Utrecht Pakketstudie	<i>Advies</i>	<i>Communicatie</i>	<i>Directie</i>	<i>Officemanagement</i>
Reservering uren	350	240	140	20

#### 4.2.3 Amersfoort Driehoek

Voor het programma Amersfoort Driehoek vervult VenM dezelfde rol en taken als voor Utrecht Ring. Een belangrijk aandachtspunt bij Amersfoort Driehoek betreft het realiseren van alternatieve mobiliteitsoplossingen. Door de overlast als gevolg van wegwerkzaamheden rond en in Utrecht is hier al meer ontwikkeld. In Amersfoort moeten alternatieven deels nog worden ontwikkeld.

Doelstellingen 2008
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realiseren van mobiliteitsplatforms in de vier kerngebieden (voorjaar 2008)</li> <li>• In beeld brengen van de meest kansrijke mobiliteitsoplossingen per kerngebied (zomer 2008)</li> <li>• Realiseren van concrete afspraken tussen de mobiliteitsplatforms en overheden over inspanningen van het bedrijfsleven om alternatieve mobiliteitsoplossingen te promoten en de inspanningen van de overheden om de bereikbaarheid aan de aanbodsijde te verbeteren (zomer 2008–najaar 2008)</li> <li>• Vermarkten van de mobiliteitsoplossingen per kerngebied aan individuele bedrijven. In het project zal de inspanning ten aanzien van minder voertuigen in de spitsperioden nader worden gedefinieerd</li> </ul>



Amersfoort Pakketstudie	<i>Advies</i>	<i>Communicatie</i>	<i>Directie</i>	<i>Officemanagement</i>
Reservering uren	410	240	80	20

#### 4.2.4 Woerden

In 2007 hebben de gemeente Woerden, de Ondernemersvereniging Woerden (OKW) en VenM een convenant gesloten met als doelstelling om in 2010 1100 auto's uit de spitsperiode te halen. Het convenant is in 2007 tijdens een goed bezocht congres ondertekend. In 2007 zijn drie webcamera's in gebruik genomen die beelden opleveren van de verkeerssituatie op een belangrijk verkeersknooppunt in Woerden. De beelden zijn te zien op [www.bereikbaarwoerden.nl](http://www.bereikbaarwoerden.nl). In 2008 zal VenM een fietscampagne lanceren. Verder zal het werkplan worden aangescherpt.

<b>Doelstellingen 2008</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitwerken van de concrete afspraken tussen bedrijfsleven en gemeente over inspanningen van de bedrijven om alternatieve mobiliteitsoplossingen te promoten en de inspanningen van de gemeente Woerden om de bereikbaarheid aan de aanbodzijde te verbeteren (zomer 2008–najaar 2008)</li> <li>• Vermarkten van de mobiliteitsoplossingen aan individuele bedrijven, met als gezamenlijke inspanning 1100 minder voertuigen in de spitsperioden in 2010.</li> </ul>	

Woerden	<i>Advies</i>	<i>Communicatie</i>	<i>Directie</i>	<i>Officemanagement</i>
Reservering uren	280	70	40	10

#### 4.2.5 Nieuwegein

In 2007 zijn 2 webcamera's in gebruik genomen die beelden opleveren van de verkeerssituatie op een belangrijk verkeersknooppunt in Nieuwegein. De beelden zijn te zien op [www.bereikbaarnieuwegein.nl](http://www.bereikbaarnieuwegein.nl). De intentie van de gemeente Nieuwegein om een aantal bedrijventerreinen in Nieuwegein aan te sluiten op een glasvezelnetwerk, biedt kansen om nieuwe afspraken tussen de gemeente en het bedrijfsleven te maken op het gebied van mobiliteitsmanagement. VenM zal hiertoe een werkplan opstellen.

<b>Doelstellingen 2008</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobiliseren van een bedrijfslevenplatform in Nieuwegein (voorjaar 2008)</li> <li>• In beeld brengen van de meest kansrijke mobiliteitsoplossingen, uitgewerkt in een concreet werkplan (voorjaar 2008)</li> <li>• Realiseren van concrete afspraken tussen het bedrijfsleven en de gemeente (aansluiting op glasvezelnetwerk) over wederzijdse inspanningen om de bereikbaarheid van bedrijfslocaties te verbeteren (zomer 2008)</li> <li>• Vermarkten van de mobiliteitsoplossingen per bedrijfslocatie aan individuele bedrijven. In het project zal de gezamenlijke inspanning ten aanzien van minder voertuigen in de spitsperioden nader worden gedefinieerd</li> </ul>	

Nieuwegein	<i>Advies</i>	<i>Communicatie</i>	<i>Directie</i>	<i>Officemanagement</i>
Reservering uren	270	60	60	10

#### 4.2.6 Vianen

Vianen heeft in eigen beheer een aantal webcamera's gerealiseerd. Het succes van de campagne die VenM voor Nieuwegein heeft uitgevoerd, is niet onopgemerkt gebleven in Vianen. De gemeente heeft VenM verzocht ook in Vianen een 'Slimmer op weg' campagne vorm te geven. VenM zal deze campagne opnemen in een breder werkplan, met daarin wederzijdse afspraken tussen gemeente en bedrijfsleven over de bedrijfslocaties in de gemeente Vianen bereikbaar te houden.

##### Doelstellingen 2008

- Mobiliseren van een bedrijfslevenplatform in Vianen (voorjaar 2008)
- In beeld brengen van de meest kansrijke mobiliteitsoplossingen, uitgewerkt in een concreet werkplan (voorjaar 2008)
- Realiseren van concrete afspraken tussen het bedrijfsleven en de gemeente over wederzijdse inspanningen om de bereikbaarheid van bedrijfslocaties te verbeteren (zomer 2008)
- Uitvoeren van de campagne Slimmer op weg
- Vermarkten van de mobiliteitsoplossingen per bedrijfslocatie aan individuele bedrijven. In het project zal de gezamenlijke inspanning ten aanzien van minder voertuigen in de spitsperioden nader worden gedefinieerd

Vianen	<i>Advies</i>	<i>Communicatie</i>	<i>Directie</i>	<i>Officemanagement</i>
Reservering uren	200	80	10	10

#### 4.2.7 Houten

Met de gemeente Houten zijn in 2007 veelvuldige contacten geweest. Deze contacten hebben nog niet geleid tot concrete afspraken om de bereikbaarheid van de bedrijfslocaties in de gemeente Houten te verbeteren. In 2008 zal VenM in overleg met de gemeente een concreet werkplan opstellen en trachten het bedrijfsleven te mobiliseren. Daarbij is VenM wel afhankelijk van de opstelling van de gemeente.

##### Doelstellingen 2008

- Mobiliseren van een bedrijfslevenplatform in Houten (zomer 2008)
- In beeld brengen van de meest kansrijke mobiliteitsoplossingen, uitgewerkt in een concreet werkplan (zomer 2008)
- Realiseren van concrete afspraken tussen het bedrijfsleven en de gemeente over wederzijdse inspanningen om de bereikbaarheid van bedrijfslocaties te verbeteren (najaar 2008)

Houten	<i>Advies</i>	<i>Communicatie</i>	<i>Directie</i>	<i>Officemanagement</i>
Reservering uren	110	60	20	10

#### 4.2.8 Zeist

VenM zal in 2008 contacten leggen met de gemeente Zeist om te komen om concrete afspraken om mobiliteitsmanagement binnen de gemeente vorm te geven. Doel is om aan het eind van het jaar een concreet werkplan in uitvoering te krijgen.

##### Doelstellingen 2008

- Mobiliseren van een bedrijfslevenplatform in Zeist (najaar 2008)
- In beeld brengen van de meest kansrijke mobiliteitsoplossingen, uitgewerkt in een concreet werkplan (najaar 2008)
- Realiseren van concrete afspraken tussen het bedrijfsleven en de gemeente over wederzijdse inspanningen om de bereikbaarheid van bedrijfslocaties te verbeteren (voorjaar 2009)

Zeist	<i>Advies</i>	<i>Communicatie</i>	<i>Directie</i>	<i>Officemanagement</i>
Reservering uren	130	40	20	10

### 4.3 KANSEN EN OPBRENGSTEN DIENSTEN

In 2008 besteedt VenM meer aandacht aan concrete individuele projecten, zowel op bedrijfsniveau als op het niveau van individuele producten. Dergelijke projecten staan los van de hierboven geschetste gebiedsbenadering. Belangrijkste kenmerken van de projecten zijn:

- Kansrijk zijn om mobiliteitsoplossingen op korte termijn te realiseren
- Aansprekend zijn om mobiliteitsoplossingen onder de publieke aandacht te krijgen
- Impact hebben op de mobiliteit in de provincie Utrecht

Voor 2008 staan de volgende individuele projecten gepland:

- Individuele bedrijfsgerelateerde mobiliteitsplannen
- Gratis openbaar vervoer
- Ondersteuning van programmabureau Utrecht Bereikbaar en overige organisaties bij de realisatie van mobiliteitsoplossingen

##### Doelstellingen 2008

- Realiseren van concrete mobiliteitsoplossingen bij individuele bedrijven en voor gemeenten en overige organisaties
- Per project zal de (gezamenlijke) inspanning ten aanzien van minder voertuigen in de spitsperioden nader worden gedefinieerd

Overige diensten	<i>Advies</i>	<i>Communicatie</i>	<i>Directie</i>	<i>Officemanagement</i>
Reservering uren	1000	400	180	20

## 4.4 PRODUCTONTWIKKELING EN COMMUNICATIE

Het succes van mobiliteitsmanagement staat of valt met het aanbieden van het juiste product passend bij de mobiliteitsbehoefte van de zakelijke automobilist. Dit geldt voor zowel de programmatische, als de gebiedsgerichte en individuele aanpak. De producten moeten helder en herkenbaar voor de reiziger beschikbaar zijn. In 2008 zal VenM de beschikbare kennis vertalen naar concrete diensten en producten. Veel aandacht zal worden besteed aan het beschikbaar stellen van de diensten en producten via de website.

### Doelstellingen 2008

- Het ontwikkelen van concrete diensten en producten die direct zijn in te zetten binnen de projecten van VenM en een hoog rendement hebben voor de verbetering van de bereikbaarheid (geheel 2008)
- Opleveren van een vernieuwde frisse website (voorjaar 2008)
- Ontwikkelen van een nieuwe carpoolsite (voorjaar 2008)
- Ontwikkelen en opleveren van een vervoerskostenmeter (zomer 2008)
- Uitbreiden en verbeteren van de bereikbaarheidsites (zomer 2008)

Automaatje	<i>Advies</i>	<i>Communicatie</i>	<i>Directie</i>	<i>Officemanagement</i>
Reservering uren	200	530	100	10

## 5 BEGROTING 2008

	Begroting 2007	Prognose 2007	Begroting 2008
<i>alle bedragen excl. BTW</i>			
<b>1. Subsidie opdrachtgevers</b>			
Provincie Utrecht	€ 253.000	€ 258.000	€ 264.000
Bestuur Regio Utrecht	€ 400.000	€ 416.500	€ 418.000
	<b>€ 653.000</b>	<b>€ 674.500</b>	<b>€ 682.000</b>
<b>2. Additionele middelen</b>			
Opbrengsten uit diensten	€ 50.000	€ 123.000	€ 90.000
<b>Totaal Opbrengsten</b>	<b>€ 703.000</b>	<b>€ 797.500</b>	<b>€ 772.000</b>
<b>3. Programmakosten</b>			
Externe communicatiekosten	€ 50.000	€ 72.000	€ 75.000
	<b>€ 50.000</b>	<b>€ 72.000</b>	<b>€ 75.000</b>
<b>4. Personele kosten</b>			
Kosten Directie	€ 150.000	€ 110.000	€ 0
Bruto loon	€ 280.000	€ 230.000	€ 360.000
Sociale Verzekeringen	€ 30.000	€ 30.000	€ 35.000
Pensioenlasten	€ 8.000	€ 15.000	€ 20.000
	<b>€ 468.000</b>	<b>€ 385.000</b>	<b>€ 415.000</b>
<b>5. Afschrijvingen</b>			
Inventaris	€ 10.000	€ 3.000	€ 11.000
Software	€ 7.600	€ 5.500	€ 6.000
Website	€ 15.000	€ 13.000	€ 8.000
	<b>€ 32.600</b>	<b>€ 21.500</b>	<b>€ 25.000</b>
<b>6. Overige kosten</b>			
Overige personele kosten	€ 50.000	€ 225.500	€ 139.000
Huisvestingskosten	€ 25.000	€ 22.000	€ 35.000
Kantoorkosten	€ 50.000	€ 42.300	€ 43.000
Algemene kosten	€ 25.000	€ 27.750	€ 22.500
	<b>€ 150.000</b>	<b>€ 317.550</b>	<b>€ 239.500</b>
<b>Totaal Kosten</b>	<b>€ 700.600</b>	<b>€ 796.050</b>	<b>€ 754.500</b>
<b>RESULTAAT</b>	<b>€ 2.400</b>	<b>€ 1.450</b>	<b>€ 17.500</b>

## 5.1 TOELICHTING OP DE AFZONDERLIJKE BEGROTINGSPOSTEN

### Algemeen

VenM zal in 2008 een verdere slag maken in de professionalisering van de organisatie. Projectbewaking en risicoanalyse worden standaardonderdelen in het financiële beheer van de organisatie.

#### 1. Subsidie opdrachtgevers

Bij de subsidie-inkomsten voor 2008 is rekening gehouden met indexering volgens de uitvoeringsovereenkomst.

#### 2. Additionele middelen

VenM stelt zich terughoudend op bij het verkrijgen van betaalde (vervolg)opdrachten. Worden daarbij ook derden ingeschakeld, dan probeert VenM primair de overall regie over het project te verkrijgen of te behouden. De begrote inkomsten uit diensten worden als taakstellend beschouwd. Een deel van de inkomsten is gegarandeerd vanwege doorlopende contracten.

#### 3. Programmakosten

De post *Externe communicatiekosten* heeft voornamelijk betrekking op out of pocketkosten ten behoeve van de externe communicatie. Voor 2008 zijn hierin o.a. opgenomen hosting en onderhoud website(s), drukwerk, digitale nieuwsbrief, congres, productontwikkeling en een algemene brochure.

#### 4. Personele kosten

Deze kosten zijn gebaseerd op de bezetting als omschreven in Hoofdstuk 2 Bestuur en werk-organisatie. Hierbij is ingeschat dat halverwege 2008 alle vacatures zijn ingevuld. Verder is rekening gehouden met de verplichte indexatie van de salaristabel op basis van CBS prijsindexcijfer gezinsconsumptie en enige incidentele salarisaanpassingen.

#### 4. Afschrijvingen

Bij de afschrijvingen is rekening gehouden met de door de verhuizing benodigde aanschaf van nieuwe inventaris, waaronder tevens enige vervanging of aanvulling van de ICT infrastructuur.

#### 5. Overige kosten

De *Huisvestingskosten* gaan in 2008 fors omhoog door de verhuizing naar een nieuw pand in de gemeente Utrecht.

Onder de *Algemene kosten* zijn mede begrepen de algemene vergoeding van de voorzitter en de vergoeding per vergadering van de overige leden van het Bestuur, zoals deze zijn vastgesteld op basis van het geldende Bestuurs- en directiereglement.