

**CONVENANT MOBILITEITSMANAGEMENT
RING UTRECHT EN DRIEHOEK AMERSFOORT**

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 spitsperiodes 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 Mobiliteitsadvies

Verder 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 geëngageerd 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 tweemaal per jaar 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.