



Aanpak Mobiliteitsmanagement stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch

Verankeren – Verkopen - Verlengen – Verbreden - Verdiepen

(Concept)projectvoorstel van het Platform Bereikbaarheid Eindhoven – 's-Hertogenbosch in het kader van de Taskforce Mobiliteitsmanagement en de regeling Mobiliteitsprojecten 'Anders Betalen voor Mobiliteit'

Augustus, 2008

Inhoudsopgave

SAMENVATTING

1	<u>INLEIDING</u>	1
2	<u>VAN PROBLEEM NAAR OPLOSSING</u>	4
2.1	BELANG BEREIKBAARHEID BRABANTSTAD	4
2.2	BEREIKBAARHEID VAN BRABANTSTAD STAAT ONDER DRUK	4
2.3	PROBLEEMANALYSE EN AANPAK 2010	5
2.4	PROBLEEMANALYSE EN AANPAK 2011	7
2.5	OPLOSSINGEN	8
2.5.1	INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN	9
2.5.1.1	Auto	9
2.5.1.2	Fiets	9
2.5.2	OV	9
2.5.3	DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT	10
2.5.4	MOBILITEITSMANAGEMENT (HUIDIGE AANPAK)	11
2.5.4.1	Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch	11
2.5.4.2	Stichting WegwijsA2	12
2.5.4.3	Mobiliteitsmanagement bij individuele werkgevers	15
3	<u>AANVULLENDE AANPAK MOBILITEITSMANAGEMENT</u>	16
3.1	VERANKEREN	16
3.1.1	ONAFHANKELIJKE MOBILITEITSMAKELAAR	16
3.1.2	OPZETTEN VAN EEN UITVOERINGSORGANISATIE: VAN BBZOB NAAR EEN UITVOERINGSORGANISATIE ZUIDOOSTVLEUGEL	18
3.1.3	INZETTEN COACHES MOBILITEITSMANAGEMENT	19
3.1.4	OPLEIDEN MOBILITEITSMANAGERS	19
3.1.5	AANPASSEN BESTUURSCONVENANT WEGWIJS A2	21
3.2	VERKOPEN	22
3.3	VERLENGEN	22
3.4	VERBREIDEN	23
3.4.1	UITBREIDEN WERKGEBIED	23
3.4.2	BEWERKEN MARKT VAN NIEUWE WERKNEMERS	25
3.4.3	BEWERKEN MARKT VAN MENSEN DIE VERHUIZEN	25
3.5	VERDIEPEN	25
3.5.1	UITBREIDEN PAKKET AAN OPLOSSINGEN	25
3.5.2	INZETTEN PERSOONS-GEBONDEN REISBUDGET	26
3.5.3	SPITSMIJDEN ALS EXTRA (PRIJS)PRIKKEL	27
3.6	EFFECTEN VAN DE AANPAK	30

4	FINANCIËLE ONDERBOUWING.....	31
----------	-------------------------------------	-----------

5	PLANNING.....	34
----------	----------------------	-----------

Bijlagen

1. Aanvullend onderzoek verkeerssituatie 2010 en 2011
2. Bestuursconvenant WegwijsA2
3. Mobiliteitsmanagementmogelijkheden (en inzet door WegwijsA2)
4. Adviesnotitie TFMM-eisen m.b.t. bestuursconvenant
5. Effectinschatting TFMM-convenanten

Samenvatting

Aanleiding

De stadsregio rond Eindhoven - 's-Hertogenbosch is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat aangewezen als één van de zes regio's in Nederland waar mobiliteitsproeven in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit plaatsvinden, in nauwe relatie met de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Uitgedaagd door de minister van Verkeer en Waterstaat en de Taskforce Mobiliteitsmanagement is in opdracht van het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch voor de regio Eindhoven - 's-Hertogenbosch het projectvoorstel 'Aanpak Mobiliteitsmanagement stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch' uitgewerkt.

Aanpak 2010: versterking van de WegwijsA2-ambitie

Vóór 2010, tijdens de ombouw van de A2, zijn er veel knelpunten waardoor veel (deur tot deur) verplaatsingen niet binnen acceptabele reistijden volbracht kunnen worden. Knelpuntvakken zijn onder andere de A2 bij 's-Hertogenbosch en Eindhoven, de toeleidende autosnelwegen (A67, A2, A58, A50 en A59) en de stedelijke ringwegen en radialen.

De realisatie van de huidige WegwijsA2-ambitie verlicht de druk. De beoogde reductie van 10% van het verkeer op de A2 tijdens de spits leidt tot 26% reductie van de voertuigverliesuren en 5% minder voertuigkilometers in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch. De ervaring van de laatste maanden leert dat het realiseren van de WegwijsA2-ambitie niet eenvoudig is. Dit komt deels omdat er tot nu toe nog geen majeure knelpunten zijn opgetreden. Anderzijds blijkt dat veel werkgevers in de regio nog niet actief zijn op het gebied van mobiliteitsmanagement.

Om congestie te voorkomen en de doelstelling van de Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM) te halen is versterking van de WegwijsA2-ambitie noodzakelijk. Er zal bij werkgevers worden geïnvesteerd in bewustwording (verkoop), duurzame implementatie en opleidingen (verankeren), extra vraaggericht aanbod en (prijs)prikkels zoals spitsmijden (verdiepen), extra markten waaronder het middengebied (verbreden).

Spitsmijden is een belangrijk onderdeel van het projectvoorstel. Op hoofdlijnen ziet dit project er als volgt uit. De 3.000 deelnemers aan spitsmijden zijn frequente spitsrijders die in de regio 's-Hertogenbosch en Eindhoven wonen en werken. Zij krijgen in hun auto apparatuur waarmee de auto kan worden gevolgd, tweeweg-communicatie mogelijk is (combinatie van GPS en GSM) en aanvullende diensten kunnen worden verleend waaronder actuele multimodale reisinformatie (Value Added Services: VAS). De deelnemers krijgen ook een bedrag van zo'n € 2.000 op een rekening gestort dat ze mogen houden mits ze twee en een halfjaar lang, op werkdagen in de spits (07.00 – 09.00 en 16.00 – 19.00) hun auto niet gebruiken om 's ochtends naar en 's avonds van/naar Eindhoven en 's-Hertogenbosch te rijden. Elke keer dat ze dat wél doen wordt per dag maximaal € 5 van de rekening afgeschreven. Een service

provider 'Spitsmijden' verzorgt de hele keten vanaf het installeren van de apparatuur tot de administratie en klachtenafhandeling.

Naast de versterking van het bestaande WegwijsA2-pakket leidt deze aanpak tot een grotere reductie van het aantal voertuigverliesuren (- 28% ipv - 26%) en tot een extra vermindering van het aantal gereden voertuigkilometers in de spits (-5,7% ipv -5%).

Aanpak 2011: vasthouden momentum

Na gereedkomen van de ombouw van de A2 (2011) wordt het aantal knelwegvakken fors gereduceerd. Knelwegvakken bevinden zich dan nog op de A59, de N279 bij de aansluiting met de A2 en de A67/A2 vanuit Maarheeze ter hoogte van het knooppunt Leenderheide. Het aantal voertuigverliesuren in de spits in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch neemt met 62% af terwijl het aantal voertuigkilometers in de spits toeneemt met 2,2% ten opzichte van 2010.

Een toename van het aantal voertuigkilometers in de spits staat haaks op de doelstelling van de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Tegelijkertijd kan de afname van voertuigverliesuren in de spits vanwege de verbrede A2 een reden zijn voor het rijk om na 2010 geen middelen toe te kennen aan een spitsmijdenproject in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch. Deze projecten zijn immers gericht op congestiereductie.

Na 2011 zal de aanpak gericht zijn op het vasthouden van het momentum door blijvende bestuurlijke aandacht bij werkgevers en overheden (voortzetten van het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch) en blijvende investering in bewustwording (verkopen), opleidingen en komst onafhankelijke mobiliteitsmakelaar (verankeren), vraaggericht aanbod en (prijs)prikkels waaronder spitsmijden (verdiepen) rond de A2 en het middengebied tussen Eindhoven en Helmond (verbreden).

Het vasthouden van het momentum zal niet eenvoudig zijn. Bereikbaarheid alleen zal onvoldoende motivatie zijn. Daarom zal in de mobiliteitsmanagement-aanpak nadrukkelijk aandacht zijn voor andere thema's dan bereikbaarheid: kostenbesparing door slim werken en reizen en duurzaamheid.

Spitsmijden draagt in deze fase bij aan het vasthouden van het momentum gericht op het uitstellen en verzachten van toekomstige knelpunten. Door met prioriteit deelnemers te selecteren die gebruik maken van de trajecten die ook na 2011 een knelpunt zijn, wordt daarnaast direct bijgedragen aan congestiereductie. Tot slot zal ook het volwaardig uitvoeren van het experiment met Value Added Services (VAS) de Minister overtuigen om het spitsmijdenproject tot eind 2011 ook financieel te steunen.

Als het lukt om de doelstellingen van WegwijsA2, verbreed met het middengebied tussen Eindhoven en Helmond, vast te houden na 2010 dan zal dat leiden tot een reductie van 14% voertuigverliesuren en 5% voertuigkilometers in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch in 2011 (ten opzichte van de referentiesituatie 2011). Een reductie van 5% voertuigkilometers kan in deze regio overigens alleen worden bereikt als ook het doorgaande verkeer én het uitgaande verkeer met 5% wordt gereduceerd. Deze opgaven vallen echter buiten de scope van dit voorstel.

Aanpak op hoofdlijnen 2010 en 2011

Verankeren

- basis leggen voor duurzame implementatie mobiliteitsmanagement bij werkgevers en werknemers
- implementatie van onafhankelijke mobiliteitsmakelaar (makelaar tussen vraag en aanbod) als aanvulling op de organisatie WegwijsA2
- opzetten van een uitvoeringsorganisatie die regie voert op de uitvoering van projecten
- opleidingstraject voor mobiliteitsmanagers werkgevers
- coaches voor mobiliteitstrajecten bij werkgevers

Verkopen

- 'branden' van mobiliteitsmanagement
- communiceren over mogelijkheden mobiliteitsmanagement/project
- dealmaking met zoveel mogelijk werkgevers en werknemers

Verlengen

- WegwijsA2 ook na 2010
- van WegwijsA2 naar WegwijsBrabant vanaf 2012

Verbreiden

- uitbreiding mobiliteitsmanagement naar het middengebied tussen Eindhoven en Helmond
- bewerken markt van nieuwe werknemers
- bewerken markt van mensen die verhuizen

Verdiepen

- (uitgebreid) maatregelenpakket voor werknemers (vraaggericht)
- spitsmijden als extra (prijs)prikkel

Kosten en dekking

Om alle ambities te realiseren met betrekking tot mobiliteitsmanagement en spitsmijden is naast een eigen investering van alle partners in de regio, een extra bijdrage van ongeveer € 18 miljoen van het Rijk noodzakelijk.

1 Inleiding

Aanleiding

De stadsregio rond Eindhoven - 's-Hertogenbosch is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat aangewezen als één van de zes regio's in Nederland waar mobiliteitsproeven in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit plaatsvinden, in nauwe relatie met de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

Uitgedaagd door de minister van Verkeer en Waterstaat en de Taskforce Mobiliteitsmanagement heeft het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch voor de regio Eindhoven - 's-Hertogenbosch het projectvoorstel 'Aanpak Mobiliteitsmanagement stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch' uitgewerkt.

Dit (concept)projectvoorstel is de basis voor het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch om nadere afspraken te maken met:

- de Taskforce Mobiliteitsmanagement, vast te leggen in een regionaal convenant op gebied van Mobiliteitsmanagement;
- het ministerie van Verkeer en Waterstaat over cofinanciering van het spitsmijdenproject in het kader van de Mobiliteitsprojecten Anders Betalen voor Mobiliteit.

Het voornemen van de minister om met mobiliteitsmanagement (via Taskforce Mobiliteitsmanagement) al in de komende jaren voor een verlichting van de bereikbaarheidssituatie rond de grote steden te zorgen, sluit naadloos aan bij de initiatieven die al door het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch en BrabantStad worden ontplooid.

Aanpak Mobiliteitsmanagement

De afgelopen maanden is het projectvoorstel Aanpak Mobiliteitsmanagement stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch opgesteld door betrokken wegbeheerders en overheden, grote werkgevers en werkgeversorganisaties. De aanpak bouwt voort op het, al in uitvoering zijnde, pakket rond WegwijsA2 en op initiatieven die in het kader van het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad zijn gestart. Dit maakt een snelle start van de integrale mobiliteitsaanpak mogelijk. Het pakket aan maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement wordt geografisch en inhoudelijk geleidelijk verbreed.

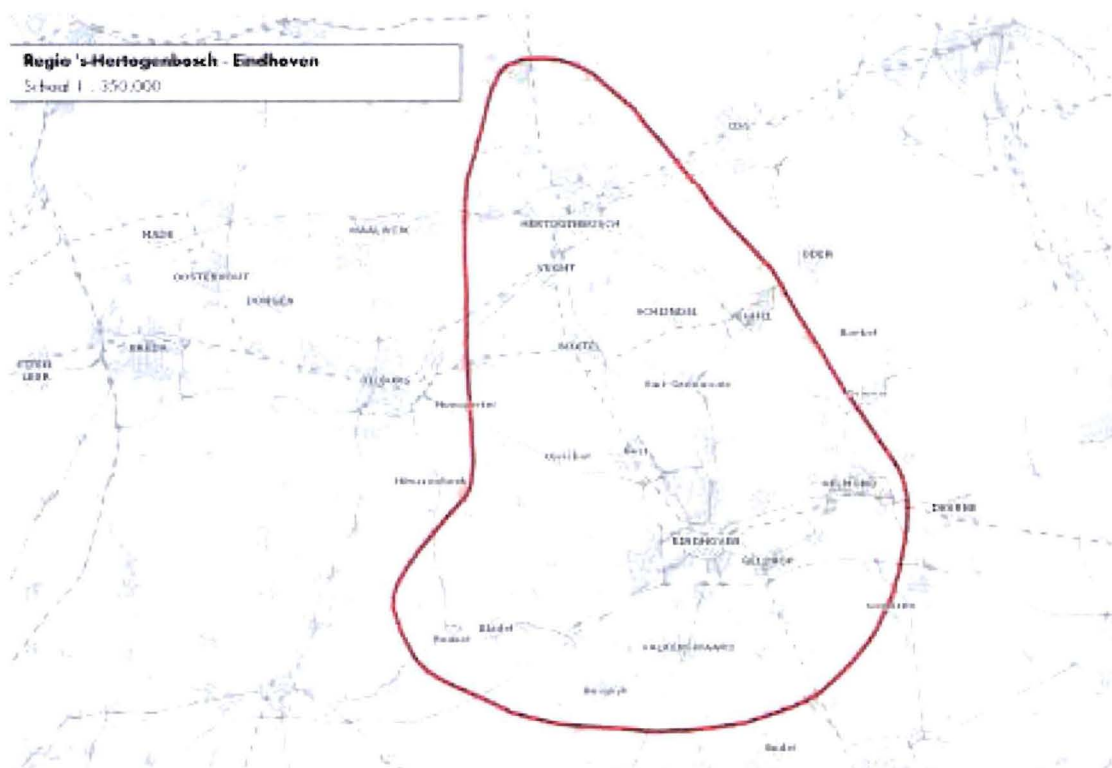
Doelstellingen

Het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch is ervan overtuigd dat met deze integrale aanpak van mobiliteitsmanagement ruimschoots invulling wordt gegeven aan de doelstellingen (reductie van het aantal voertuigkilometers met tenminste 5%) en criteria van de Taskforce Mobiliteitsmanagement, de mobiliteitsprojecten Anders betalen voor Mobiliteit én de reeds bestaande doelstellingen van het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch (-10% van het verkeer op de A2 tijdens de spits tijdens de reconstructie) en BrabantStad.

Afbakening project

Het gebied van dit projectvoorstel is hieronder globaal aangegeven. Er is bewust gekozen voor de afbakening van het WegwijsA2-gebied. Aan de hand van 40.000 postcodes van werknemers in 's-Hertogenbosch en Eindhoven is een werkgebied van ca. 25 kilometer rondom 's-Hertogenbosch en Eindhoven ontstaan. Dat is grofweg het gebied tussen knooppunt Deil (kruising A2/A15) en Maarheeze.

De aanpak is overigens zo opgesteld dat gemeenten en werkgevers buiten het gedefinieerde gebied eenvoudig kunnen aanhaken.



Periode

Dit mobiliteitsproject richt zich op een relatief korte periode van 2009 t/m 2011. Met de focus op doen en het leggen van een basis voor het vervolg van mobiliteitsmanagement en Anders Betalen voor Mobiliteit.

Klaar voor de uitwerking

In Brabant functioneert al een samenwerkingsverband op het gebied van mobiliteitsmanagement en is al gestart met de concrete uitvoering van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch is daarom gereed om met het ministerie van Verkeer en Waterstaat een uitvoeringsconvenant af te sluiten en hieraan concreet invulling te geven. De bestaande ontwikkel- en uitvoeringsorganisatie WegwijsA2 wordt ingezet om alle nieuwe activiteiten uit te voeren. WegwijsA2 zorgt ook voor de communicatie over de voortgang en de resultaten, kennis en ervaringen.

Leeswijzer

In het volgend hoofdstuk (2) wordt gestart met een schets van de bereikbaarheidsproblematiek in de Zuidoostvleugel van BrabantStad. Dit wordt gevolgd door de probleemanalyse en aanpak voor 2010 en 2011. Hierna wordt ingezoomd op de oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek waarmee de overheden en het bedrijfsleven in Brabant actief mee bezig zijn. Mobiliteitsmanagement vervult hierbinnen een zeer belangrijke rol.

Hoofdstuk 3 staat geheel in het teken van de (aanvullende aanpak) die het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch voorstaat om mobiliteitsmanagement te verankeren, verkopen, verdiepen en te verbreden de komende drie jaar. Het (geïntegreerde) project spitsmijden wordt uitvoerig binnen de paragraaf verdiepen besproken (3.5). In de laatste paragraaf wordt ingezoomd op het (verwachte) effect van alle voorgestelde maatregelen.

De voor dit projectvoorstel benodigde investering en de dekking hiervan wordt besproken in hoofdstuk 4. Het projectvoorstel sluit af met een hoofdstuk over de planning van het gehele project en de verschillende deelactiviteiten.

2 Van probleem naar oplossing

2.1 Belang bereikbaarheid BrabantStad

BrabantStad is een krachtige economische regio, die een belangrijke bijdrage levert aan de Nederlandse economie. Naar afmeting, inwonertal en economische prestaties is BrabantStad het tweede nationaal stedelijk netwerk van Nederland. Brainport Zuidoost Brabant is een onderdeel van BrabantStad en neemt de derde plaats in op de ranglijst van kennis- en innovatieregio's van Europa.

Een andere belangrijke factor in ruimtelijk economisch opzicht is de ligging van BrabantStad tussen de metropolen Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit. De OV-corridors Den Haag - Eindhoven - Ruhrgebied (oost-west) en Amsterdam - Eindhoven - Maastricht (noord-zuid) en de wegcorridors A2, A27 en A16 (noord-zuid) en A58/A67 (oost-west) faciliteren het omvangrijke verkeer tussen deze metropolen.

Om BrabantStad economisch vitaal te houden is behoud en versterking van de bereikbaarheid van economische toplocaties en ontwikkelingslocaties van groot belang.

2.2 Bereikbaarheid van BrabantStad staat onder druk

In de Netwerkanalyse BrabantStad is onderzocht welke kansen en bedreigingen er wat betreft bereikbaarheid zijn voor de economische kerngebieden in geheel Brabant. Uit de analyse wordt duidelijk dat de bereikbaarheid van en naar economische kerngebieden in Brabant, maar vooral in Zuidoost Brabant, verder achteruit gaat. Dat is aanleiding geweest om voor de Zuidoostvleugel met voorrang een integraal bereikbaarheidsprogramma uit te werken, dat momenteel in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad verder wordt onderbouwd.

In de Netwerkanalyse zijn de reistijden van deur tot deur en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op verbindingen voor 2020 onderzocht en vergeleken met die van 2004. In deze periode groeit de personenautomobiliteit met 35%. Het totale aantal voertuigverliesuren neemt in de periode 2004-2020 toe met een factor 2,5.

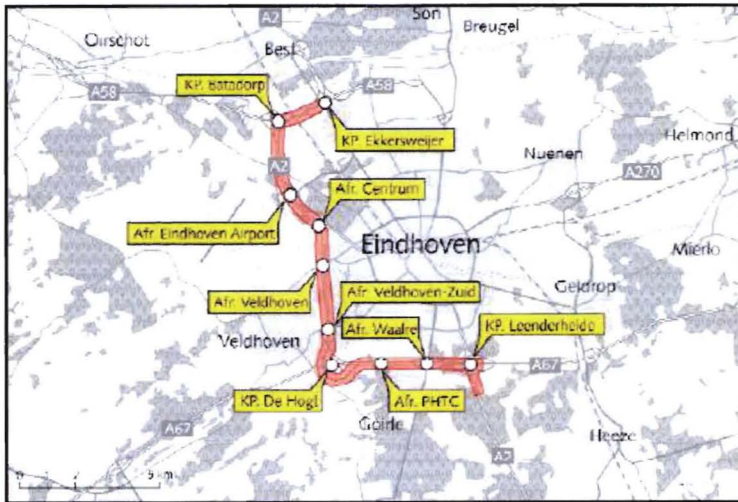
In de Netwerkanalyse zijn gegevens beschikbaar voor de jaren 2004 en 2020. De aanpak mobiliteitsmanagement vindt plaats in de jaren 2009 t/m 2011. Om te weten hoe de situatie is in 2010 en 2011 (voor en na gereedkomen van de reconstructie van de A2 bij Eindhoven en 's-Hertogenbosch) is aanvullend onderzoek gedaan. De bereikbaarheid in 2010 verschilt zodanig van die van 2011 dat beide situaties hieronder apart behandeld worden.

2.3 Probleemanalyse en aanpak 2010

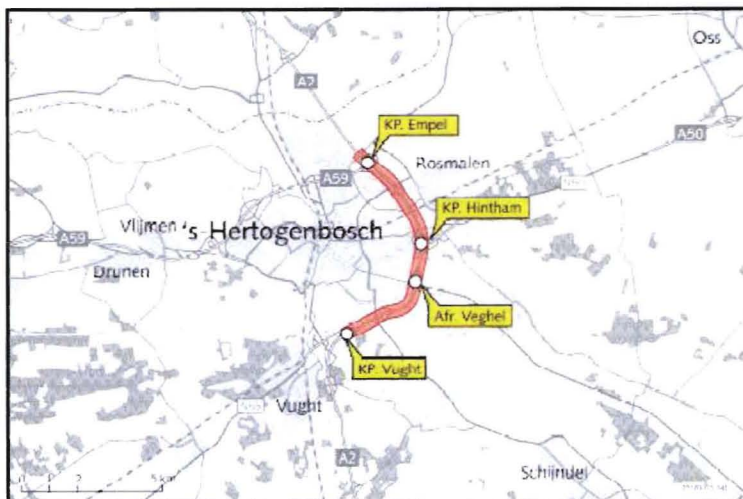
Kwaliteit bereikbaarheid in 2010

Vóór 2010, tijdens de ombouw van de A2, zijn er veel knelpunten waardoor veel (deur tot deur) verplaatsingen niet binnen acceptabele reistijden volbracht kunnen worden. Knelpunten zijn onder andere de A2 bij 's-Hertogenbosch en Eindhoven, de toeleidende autosnelwegen (A67, A2, A58, A50 en A59) en de stedelijke ringwegen en radialen. Hieronder twee figuren met de knelpunten 2010.

A2 Tangenten Eindhoven



A2 Rondweg Den Bosch



Huidige WegwijsA2-ambitie verlicht de druk

De realisatie van de huidige WegwijsA2-ambitie verlicht de druk. De beoogde reductie van 10% van het verkeer op de A2 tijdens de spits leidt tot 26% reductie van de voertuigverliesuren en 5% minder voertuigkilometers in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch.

Relatie met doelstellingen Taskforce Mobiliteitsmanagement en mobiliteitsprojecten ABvM

De Taskforce Mobiliteitsmanagement wil dat regio's een convenant afsluiten dat gericht is op een reductie van het aantal voertuigkilometers met tenminste 5%. De huidige WegwijsA2-ambitie levert een reductie op van 5% in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch. Daarmee wordt voldaan aan de wens van de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

De mobiliteitsprojecten ABvM moeten bijdragen aan congestiereductie. De huidige WegwijsA2-ambitie leidt tot een reductie van het aantal voertuigverliesuren met 26%.

Uitvoering WegwijsA2-pakket gaat niet vanzelf

De ervaring van de laatste maanden leert dat het realiseren van de WegwijsA2-ambitie niet eenvoudig is. Dit komt deels omdat er tot nu toe nog geen majeure knelpunten zijn opgetreden. Anderzijds blijkt dat veel werkgevers in de regio nog niet actief zijn op het gebied van mobiliteitsmanagement (zie paragraaf 2.5.3.4).

Zolang mobiliteitsmanagement in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch niet (goed) van de grond komt staat ook de doelstelling van de Taskforce Mobiliteitsmanagement onder druk. Daar komt bij dat als de komende tijd alsnog knelpunten ontstaan vanwege de werkzaamheden aan de A2, de gevolgen vele malen ernstiger zullen zijn dan in het geval werkgevers wél aan mobiliteitsmanagement doen.

Aanpak 2010: versterking van de WegwijsA2-ambitie

Om congestie te voorkomen en de doelstelling van de Taskforce Mobiliteitsmanagement te halen is versterking van de WegwijsA2-ambitie noodzakelijk. In de komende hoofdstukken wordt hiertoe een voorstel gedaan. Er zal bij werkgevers worden geïnvesteerd in bewustwording (verkopen), implementatie (verankeren), extra vraaggericht aanbod en (prijs)prikkels zoals spitsmijden (verdiepen), extra markten waaronder het middengebied (verbreden).

Naast de versterking van het bestaande WegwijsA2-pakket leidt deze aanpak tot een grotere reductie van het aantal voertuigverliesuren (- 28% ipv - 26%) en tot een extra vermindering van het aantal gereden voertuigkilometers in de spits (-5,7% ipv -5%).

2.4 Probleemanalyse en aanpak 2011

Kwaliteit bereikbaarheid in 2011

Na gereedkomen van de ombouw van de A2 (2011) wordt het aantal knelwegvakken fors gereduceerd. Knelwegvakken bevinden zich dan nog op o.a. de A59, de N279 bij de aansluiting met de A2 en de A67/A2 vanuit Maarheeze ter hoogte van het knooppunt Leenderheide. Het aantal voertuigverliesuren in de spits in de stadsregio Eindhoven-'s-Hertogenbosch neemt ten opzichte van 2010 met 62% af terwijl het aantal voertuigkilometers in de spits toeneemt met 2,2%.

De huidige WegwijsA2-ambitie komt te vervallen

Na 2010 komt het huidige WegwijsA2-pakket te vervallen. WegwijsA2 is immers gericht op een reductie van het aantal voertuigen op de A2 in de spits tijdens de werkzaamheden aan de randwegen.

Relatie met doelstellingen Taskforce Mobiliteitsmanagement en mobiliteitsprojecten ABvM

Een toename van het aantal voertuigkilometers in de spits staat haaks op de doelstelling van de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Tegelijkertijd dreigt de afname van voertuigverliesuren in de spits vanwege de verbrede A2 een reden te zijn voor het rijk om na 2010 geen middelen toe te kennen aan een spitsmijdenproject in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch. Deze projecten zijn immers gericht op congestiereductie.

Mobiliteitsmanagement staat in 2011 onder druk

In 2011 zal het nog moeilijker zijn om aan de doelstelling van de Taskforce Mobiliteitsmanagement te voldoen dan in 2010. De bereikbaarheid in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch is op dat moment relatief goed waardoor de vraag naar mobiliteitsmanagementproducten bij werkgevers en werknemers zal afnemen. Daarnaast wordt ook het aanbod aan mobiliteitsmanagementproducten sterk verminderd door het vervallen van WegwijsA2

Na 2011 zullen in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch nieuwe knelpunten ontstaan (A67, N65, N279). Het vasthouden van het momentum voor mobiliteitsmanagement, dat gecreëerd wordt door de werkzaamheden aan de A2, is een kans om het ontstaan van de nieuwe knelpunten uit te stellen en te verzachten.

Aanpak 2011: vasthouden momentum

Na 2011 zal de aanpak gericht zijn op het vasthouden van het momentum door blijvende bestuurlijke aandacht bij werkgevers en overheden (voortzetten van het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch) en blijvende investering in bewustwording (verkopen), implementatie (verankeren), vraaggericht aanbod en onder andere spitsmijden (verdiepen) rond de A2 en het middengebied tussen Eindhoven en Helmond (verbreden).

Het vasthouden van het momentum zal niet eenvoudig zijn. Bereikbaarheid alleen zal onvoldoende motivatie zijn. Daarom zal in de mobiliteitsmanagement-aanpak nadrukkelijk aandacht zijn voor andere thema's dan bereikbaarheid: kostenbesparing door slim werken en reizen en duurzaamheid.

Spitsmijden draagt in deze fase bij aan het vasthouden van het momentum gericht op het uitstellen en verzachten van toekomstige knelpunten. Door met prioriteit deelnemers te selecteren die gebruik maken van de trajecten die ook na 2011 een knelpunt zijn wordt daarnaast direct bijgedragen aan congestiereductie. Tot slot zal ook het volwaardig uitvoeren van het experiment met Value Added Services (VAS) de Minister moeten overtuigen om het spitsmijdenproject tot eind 2011 ook financieel te steunen.

Als het lukt om de doelstellingen van WegwijsA2, verbreed met het middengebied tussen Eindhoven en Helmond, vast te houden na 2010 dan zal dat leiden tot een reductie van 14% voertuigverliesuren en 5% voertuigkilometers in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch in 2011 (ten opzichte van de referentiesituatie 2011). NB een reductie van 5% voertuigkilometers in deze regio kan alleen bereikt worden als ook het doorgaande verkeer én het uitgaande verkeer met 5% wordt gereduceerd. Deze opgaven vallen buiten de scope van dit voorstel.

2.5 Oplossingen

Op basis van de Netwerkanalyse BrabantStad is door BrabantStad een integraal investeringsprogramma opgesteld: 'BrabantStad Bereikbaar'. Delen van dit programma, dat loopt tot 2020, worden vóór 2012 gerealiseerd. Voor het waarborgen van de bereikbaarheid wordt ingezet op een mix van modaliteiten en maatregelen conform de 'ladder van Verdaas'. Voor de regio Zuidoostvleugel BrabantStad is met voorrang een Bereikbaarheidsprogramma uitgewerkt waar mobiliteitsmanagement een onderdeel van vormt. Dat Bereikbaarheidsprogramma wordt momenteel in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad verder onderbouwd.

Een aantal oplossingsrichtingen uit de ladder van Verdaas (Ruimtelijke Ordening, Anders Betalen voor Mobiliteit) zullen pas na 2012 effect sorteren. Vóór 2012 zullen met name de volgende maatregelen worden uitgevoerd:

- 1) Infrastructurele maatregelen
- 2) OV
- 3) Dynamisch verkeersmanagement (benutten)
- 4) Mobiliteitsmanagement

2.5.1 Infrastructurele maatregelen

2.5.1.1 Auto

In de periode 2009-2011 wordt stevig geïnvesteerd in weginfrastructuur. De belangrijkste investeringen zijn:

- A58/A50: ombouw knooppunt Ekkersrijt (gereed in 2009)
- 's-Hertogenbosch westelijke randweg (gereed eind 2009)
- A2: de ombouw van de randwegen van Eindhoven en de rondweg 's-Hertogenbosch (gereed eind 2010)
- A2 Zaltbommel-Maas verbreding naar 2x3 (gereed 2010)
- A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven extra rijstrook in beide richtingen (ZSM, gereed in 2011)
- A58 Batadorp – Oirschot extra rijstrook (ZSM, gereed in 2011)
- A2 Leenderheide – Valkenswaard extra rijstrook (ZSM, gereed in 2011)

2.5.1.2 Fiets

De GGA-regio's Noordoost-Brabant en 's-Hertogenbosch hebben in 2008 hun fietsnetwerken geactualiseerd. Dit najaar worden besluiten genomen over de prioritering en programmering van de concrete uitvoeringsmaatregelen. De gemeente 's-Hertogenbosch wil het fietsgebruik verhogen van 33 naar 44% door investeringen in het fietsnetwerk en de aanleg van gratis bewaakte fietsenstallingen. Op korte termijn komen de locaties Kerkstraat (1.200 plekken) en de kelder van de Wolvenhoekgarage (1.000 plekken) gereed in het centrum van 's-Hertogenbosch.

Het SRE heeft ook haar fietsnetwerk geactualiseerd en uitgewerkt in te treffen maatregelen. Daarbij wordt naast het completeren van het netwerk en het verhogen van het kwaliteitsniveau van het netwerk ook ingezet op stallen, oversteken, comfort en promotieactiviteiten. Tot 2011 zal een derde van de benodigde investeringen worden uitgevoerd. Het SRE wil ook het gebruik van de Pedelec gaan stimuleren. Fietsen met elektronische trapperondersteuning kunnen de actieradius van de fiets naar minstens 12 kilometer verhogen. De doelgroep zijn bewoners van kernen die om Eindhoven liggen.

2.5.2 OV

In het najaar wordt de OV-visie de Meierij vastgesteld. De Meierij is een consessiegebied van het openbaar vervoer van 's-Hertogenbosch en omliggende gemeenten. In het plan staan diverse korte termijnmaatregelen. Zo zal de toegankelijkheid van de OV-haltes worden verbeterd, In 's-Hertogenbosch wordt de capaciteit van het transferiumvervoer afgestemd op de vraag door het inzetten van extra bussen tijdens piekmomenten (met name zaterdags). 's-Hertogenbosch kent nu al zo'n 1.800 transferiumplekken en wil dat met 1.000 plekken gaan uitbreiden.

In de GGA Noord Oost Brabant is een marktverkenning HOV Noord-Oost Brabant opgestart. Vóór 2012 worden doorstroommassen gerealiseerd op de routes Uden - Veghel - 's-Hertogenbosch, Sint- Oedenrode - 's-Hertogenbosch en mogelijk Tilburg - Waalwijk - 's-Hertogenbosch.

Als uitwerking van de Netwerkanalyse en het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel is voor de verbetering van het openbaar vervoer in het SRE-gebied de visie 'Structuur Doorstroom- en HOV-assen in de regio Zuidoost-Brabant' opgesteld die op dit moment wordt afgerond. Op de belangrijkste corridors (zware vervoersrelaties tussen kernen en knooppunten) in de regio wordt in fases een samenhangend kwaliteitsnetwerk van Doorstroom- en HOV-assen gerealiseerd. Tot 2011 worden de doorstroommassen Eindhoven - Son - Veghel - Uden, Eindhoven - Nuenen, Eindhoven - Geldrop en Eindhoven - Valkenswaard gerealiseerd. Daarnaast wordt het station Maarheeze (incl. P+R) en P+R Helmond Brouwhuis gerealiseerd. Voor de intercity Eindhoven - Den Haag wordt een frequentie van 4 keer per uur en voor de intercity tussen Amsterdam en Eindhoven een frequentie van 6 keer per uur gevraagd naast een frequentieverhoging van de stoptrein Eindhoven - Helmond van 2 naar 3 of 4 per uur.

2.5.3 Dynamisch verkeersmanagement

DVM BrabantStad is één van de deelprogramma's van het Netwerkprogramma 'BrabantStad Bereikbaar'. DVM BrabantStad heeft als ambitie om in een relatief korte periode toe te werken naar realistisch, snel, concreet en tastbaar resultaat. De samenwerkende partners hebben daartoe een gezamenlijk Uitvoeringsprogramma DVM BrabantStad voor de periode 2008-2012 opgesteld. De vijf grote Brabantse steden, SRE en provincie investeren op stedelijke en provinciale wegen in 2008 een bedrag van € 13 miljoen aan maatregelen. Verder is in het kader van het Actieprogramma Wegen van het Rijk een pakket aan korte termijn maatregelen ingediend. Het gaat om een totale claim van ruim € 41 miljoen.

De afgelopen jaren is in Zuidoost-Brabant geïnvesteerd in 'netwerkbenuiting' door alle 23 wegbeheerders in de regio (21 SRE-gemeenten, provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat Noord-Brabant). Via het project Beter Bereikbaar Zuid-Oost Brabant (BBZOB) is een werkwijze ontwikkeld waarbij alle wegbeheerders in gezamenlijkheid regelstrategieën definiëren, regelscenario's opstellen en infrastructurele (benuttings) maatregelen treffen om de doorstroming te bevorderen. Er is ook gestart met een regionaal monitoringsproject, waarmee de basis is gelegd voor gezamenlijk en afgestemd verkeersmanagement dat uiteindelijk leidt tot een vorm van centrale operationele verkeersregie binnen de agglomeraties 's-Hertogenbosch en Eindhoven. De eerste stap hierin is de opname van een groot deel van het Zuidoostbrabantse wegennet (Rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen) in de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). In BBZOB is tot 2010 een bedrag uitgetrokken van in totaal € 42,5 miljoen voor infrastructurele benuttingsmaatregelen, monitoring en studies.

2.5.4 Mobiliteitsmanagement (huidige aanpak)

Om goed te begrijpen wat de komende jaren op het gebied van mobiliteitsmanagement wordt gedaan, is in de onderstaande drie subparagrafen in het kort beschreven welke plaats mobiliteitsmanagement op dit moment inneemt.

2.5.4.1 Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch

Eind 2006 hebben de overheid en het bedrijfsleven de handen ineen geslagen en het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch opgericht. Het doel van deze samenwerking is om tijdens de werkzaamheden aan de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch en de A2/A67 Randweg Eindhoven de bereikbaarheid van de regio Eindhoven en 's-Hertogenbosch te behouden. In maart 2008 is vanuit deze samenwerking het bestuursconvenant 'Bereikbaarheid Regio Eindhoven - 's-Hertogenbosch' opgesteld (zie bijlage 2).

Het Platform heeft ca. € 24 miljoen uitgetrokken om een pakket van mobiliteitsmanagement-mogelijkheden voor het personen- en goederenvervoer te ontwikkelen en in te voeren. In dit Platform zijn de onderstaande partijen verenigd:

- Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW) (voorzitter)
- Kamer van Koophandel Brabant
- Gemeente 's-Hertogenbosch
- Gemeente Eindhoven
- Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
- Provincie Noord-Brabant
- Rijkswaterstaat Noord-Brabant

Dit voorstel richt zich voor het grootste deel op het personenvervoer. Het Platform heeft ook oplossingen ontwikkeld voor het goederenvervoer. Zo heeft MCA (Multimodaal Coördinatie en Adviescentrum) in het eerste kwartaal van 2007 een selectie gemaakt van de 45 grootste werkgevers die samen verantwoordelijk zijn voor de wegbezetting en aansturing van ruim 10.000 vrachtoertuigen op de wegen in Oost-Brabant. In overleg met vervoerders- en verladers-organisaties als EVO, TLN (Transport Logistiek Nederland) en KVN (Koninklijk Vervoer Nederland) is MCA gevraagd samen met vervoerders de mogelijke problemen in kaart te brengen en hoe deze eventueel voorkomen kunnen worden. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in alternatieve routes, nieuwe distributieconcepten en extra aandacht van spoor en water. MCA ondersteunt bedrijven hierbij. Ook na 2010 wil het Platform vervoerders extra ondersteunen bij het bedenken en invoeren van slimme oplossingen.

2.5.4.2 Stichting WegwijsA2

De stichting WegwijsA2 is opgericht op initiatief van het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch met als doel het uitvoeren van een pakket aan mobiliteitsmogelijkheden om, tijdens de ombouw van de A2 bij 's-Hertogenbosch en Eindhoven, deze regio van 2008 tot medio 2010 bereikbaar te houden.

Stichting WegwijsA2 is een stichting die is opgericht door de BZW en wordt bestuurd door vijf bestuursleden uit het bedrijfsleven (op persoonlijke titel en met complementaire professionele capaciteiten).

WegwijsA2 heeft vooral een stevig samenwerkingsverband neergezet tussen de werkgevers (privaat en publiek) en overheden onderling. De Kerngroep van grote (ca. 30) werkgevers vertegenwoordigt ca. 70% van de werknemers in de Bossche en Eindhovense regio. Aangevuld met de twee Kerngroepen van ondernemersverenigingen (veelal MKB) van bedrijventerreinen in 's-Hertogenbosch en Eindhoven wordt een dekking van 90% van het werknemers areaal in de regio verkregen.

Deze Kerngroepen zijn sparringpartner van WegwijsA2 bij het vaststellen van mobiliteitsmanagement-oplossingen en vormen een tot nu toe in Nederland unieke organisatie, maar ook bewustwordingsgraad aan werkgeverskant en zijn daarmee van onschatbare waarde naar toekomstige maatregelen.

Vanuit de stichting is een uitvoeringsorganisatie opgezet (lees mobiliteitsmakelaar) die zorg draagt voor regie, inkoop van diensten en back-office. Hiernaast fungeert de stichting ook als opdrachtgever van een set aan aanvullende shuttle-diensten (onder ontheffing van de reguliere ov-concessievoorwaarden).

Voor het personenvervoer heeft WegwijsA2 dit jaar een pakket ontwikkeld. Dit pakket is ontwikkeld op basis van de 40.000 verzamelde postcodes, contacten met bedrijvenverenigingen en werkgevers. Uitgangspunt hierbij is dat de vraag vanuit de werkgevers (markt) leidend is. Het aanbod wat er nu ligt is dus uit te breiden en/of aan te passen als de markt daarom vraagt. Flexibiliteit staat voorop. Bovendien gaat het aanbod uit van een multimodale benadering.

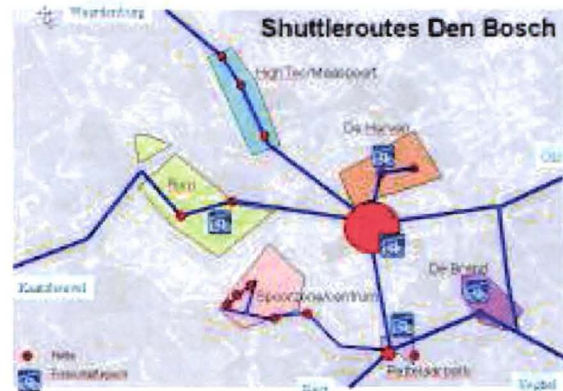
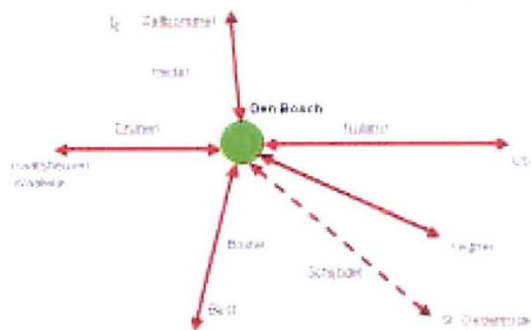
Voor dit project is een speciale WegwijsA2-pas ontwikkeld. Deze multifunctionele pas, in de vorm van een creditcard, geeft toegang tot het pakket aan reismogelijkheden van WegwijsA2. De pas kost € 275 per jaar (excl. 6% BTW). Eenmalige registratiekosten zijn € 25 per pas (excl. 19% BTW). Aan de pas zitten diverse fiscale voordelen. Zo mag de pas door werkgevers worden opgevoerd als bedrijfskosten en hoeft de werknemer geen loonbelasting over de pas te betalen. Deze uitzonderingsregel geldt per pas voor een periode van 24 maanden.

Het ontwikkelde pakket aan mogelijkheden bestaat op dit moment uit:

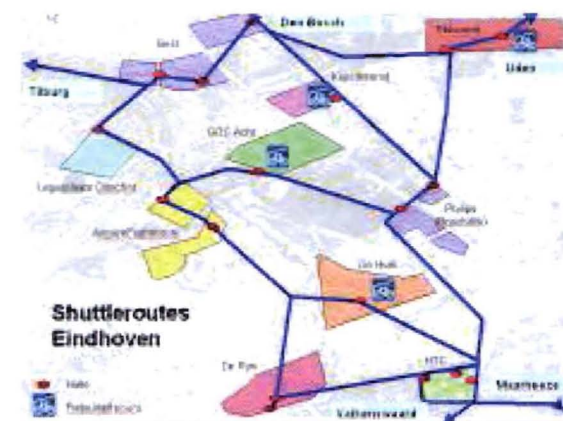
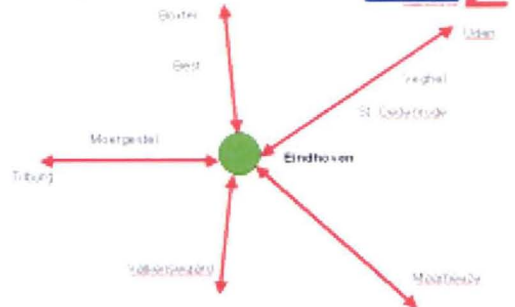
- Shuttles: Vanuit diverse plaatsen rondom 's-Hertogenbosch en Eindhoven zijn WegwijsA2-shuttles voorzien tussen woon- en werklocaties. De opstapplaatsen zijn binnen de woonplaatsen of op een P+R locatie langs de (snel)weg en de uitstapplaatsen op bedrijventerreinen. De shuttles rijden over parallelwegen, busstroken of de vluchtstroken waardoor een congestievrije verbinding tussen wonen en werken ontstaat. De shuttles rijden op werkdagen ieder kwartier in de ochtend- en avondspits (ca. 6.15-9.00 uur en 15.15-18.00 uur). Het hele shuttle-concept is speciaal voor dit project ontwikkeld en is in haar omvang uniek voor Nederland. Het shuttle-concept is overigens sterk vraaggestuurd. De shuttles gaan daarom pas rijden zodra de werkgevers voor 40% bijdragen aan de jaarlijkse kosten van de shuttles. Het is dus aan de werkgevers (en de werknemers) of ze daadwerkelijk gebruik willen maken van deze mobiliteitsoplossing.
- P+R (Park+Ride)-terreinen: WegwijsA2 heeft speciaal voor dit project een reeks aan P+R terreinen (her)ontwikkeld nabij op- en afritten van (snel)wegen. Op deze terreinen parkeert men de auto of fiets en vervolgt de reis met de WegwijsA2 shuttle of carpoolt men met een reisgenoot. De P+R terreinen worden bewaakt door middel van camera's, zijn verlicht, voorzien van een wachtgelegenheid en een overdekte fietsenstalling. De P+R-terreinen zijn te vinden in Drunen, Zaltbommel, Nuland, Heeswijk-Dinther, Boxtel en Best, Uden, St. Oederode, Maarheeze en Moergestel.
- WegwijsA2-Leenfiets: Op vijf bedrijventerreinen in 's-Hertogenbosch en vier in Eindhoven staan afgesloten fietsenstallingen. In deze stallingen staan de WegwijsA2-Leenfietsen die voor werknemers worden gereserveerd om van de shuttlehalte naar het bedrijf te fietsen.
- OV-fiets: De werknemers van de werkgevers die in het bezit zijn van de WegwijsA2-pas kunnen onbeperkt gebruik maken van de OV-fiets.
- Carpool Matching Systeem: WegwijsA2 biedt via de website gratis de carpool-matchingservice van Smartpool aan. Werknemers van werkgevers kunnen hiermee een reisgenoot voor het woon-werkverkeer zoeken en vinden.
- Externe vergaderlocaties: WegwijsA2 heeft bij diverse vergaderlocaties kortingen bedongen op de vergaderarrangementen. Deze vergaderlocaties zijn, ondanks de wegwerkzaamheden, goed bereikbaar.
- Helpdesk: De helpdesk van WegwijsA2 neemt werkgevers alle administratie rondom de uitgifte van de pas uit handen. Ook zorgt de helpdesk ervoor dat de werkgever niet belast wordt met vragen rondom de WegwijsA2-Pas en/of de WegwijsA2-mogelijkheden.

Hieronder is een overzicht opgenomen met alle trajecten van de WegwijsA2-shuttle en de speciale P+R-terreinen.

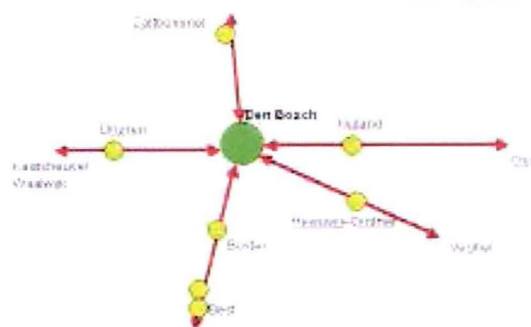
Shuttles Den Bosch WEGWIJS A2



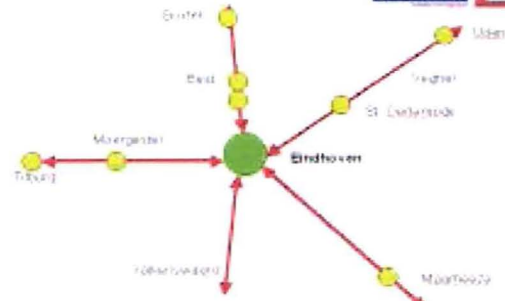
Shuttles Eindhoven WEGWIJS A2



P+R locaties Den Bosch WEGWIJS A2



P+R locaties Eindhoven WEGWIJS A2



2.5.4.3 Mobiliteitsmanagement bij individuele werkgevers

Om voor deze aanpak een beter inzicht te krijgen of en op welke wijze werkgevers omgaan met mobiliteitsmanagement heeft WegwijsA2 in de zomer van 2008 een inventariserend onderzoek uitgevoerd onder 275 werkgevers. Hieronder een overzicht van de belangrijkste bevindingen:

- de meeste werkgevers hebben geen mobiliteitsplan (82%) en ongeveer 5% van de werkgevers heeft een mobiliteitsmanager aangesteld. Mobiliteitsmanagement is mede hiermee geen 'hot issue' bij de werkgevers
- de maatregelen als fiets van de zaak, OV bij lease-auto, telewerkmogelijkheden, conferencecalls, fietsbeloningssysteem zijn het meest populair bij de werkgever
- hoe minder mensen de werkgever in dienst heeft, hoe minder men doet of moet doen (medewerkers wonen vaak dichterbij werk).
- rond de 20% van de werkgevers heeft iets gedaan n.a.v. de werkzaamheden aan A2. Dit betrof met name het flexibiliseren van de werktijden en het stimuleren van thuiswerken
- 20% van de werkgevers wil de komende jaren maatregelen nemen op gebied van woon-werkverkeer en zakelijk verkeer (vooral thuiswerken, telewerken, fiets en reiskostenvergoedingen). Vooral als de bereikbaarheidsproblemen toenemen.
- ongeveer 30% van de werkgevers heeft iets over WegwijsA2 gehoord. Ca. 20% hiervan kan ook aangeven wat WegwijsA2 doet. Vooral de werkgevers met meer dan 1.000 mensen in dienst zijn bekend met WegwijsA2. Productie- en transportbedrijven zijn relatief meer bekend met WegwijsA2 dan de dienstverlenende sector.
- de helft van de werkgevers wil informatie ontvangen over WegwijsA2. Een deel hiervan doet dit waarschijnlijk uit beleefdheid omdat 20% van de werkgevers echt maatregelen wil nemen.

3 Aanvullende aanpak Mobiliteitsmanagement

In dit hoofdstuk wordt specifiek ingezoomd op wat in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch nog meer kan gebeuren op het gebied van mobiliteitsmanagement (en spitsmijden) en de organisatie hiervan. Dit hoofdstuk is opgebouwd volgens de thema's:

- Verankeren
- Verkopen
- Verlengen
- Verbreden
- Verdiepen

3.1 Verankeren

Door de samenwerking met de Taskforce Mobiliteitsmanagement en mobiliteitsprojecten ABvM zijn er veel meer mogelijkheden om mobiliteitsmanagement structureel en duurzaam te organiseren bij en met de werkgevers (lees professionele mobiliteitsaanpak van en benodigde kennis en ervaring bij werkgevers).

Concreet komt dit neer op:

- het implementeren van een onafhankelijke mobiliteitsmakelaar (makelaar) tussen vraag en aanbod van mobiliteit (WegwijsBrabant)
- het opzetten van een uitvoeringsorganisatie Zuidoostvleugel met brede verantwoordelijkheden
- het ondersteunen van werkgevers bij het invoeren en/of verder uitdiepen van mobiliteitsmanagement (Coaches Mobiliteitsmanagement)
- het opleiden van mobiliteitsmanagers bij werkgevers

In de volgende paragrafen worden de hierboven genoemde activiteiten nader uitgewerkt. De verankering brengt met zich mee dat de huidige samenwerking op onderdelen moet worden herzien. In subparagraaf 3.1.5 wordt hierop nader ingegaan.

3.1.1 Onafhankelijke mobiliteitsmakelaar

Mobiliteitsmanagement staat volgens het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch aan de vooravond van een fundamentele implementatie. Achteroverleunen en hopen dat het goed komt, is niet meer mogelijk. Samenwerken aan oplossingen wordt voor iedereen wenselijk.

Het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch wil niet zozeer sturen op het verminderen van de mobiliteitsbehoefte, maar wel op het anders organiseren, het slim reizen, meer combineren van functionaliteiten in tijd en plaats.

Daarnaast is het noodzakelijk dat het aanbod van vervoermogelijkheden wordt gebaseerd op de vraag en niet andersom. Dit kan niet zonder ingrijpende wijzigingen in de organisatie rondom mobiliteit. Mobiliteit dient als een afzonderlijke markt te worden gezien en niet als afgeleide van de ruimtelijke inrichting. De mobiliteitsaanpak bij werkgevers kan veel professioneler dan nu het geval is. Mobiliteitsbehoefte laten faciliteren door mobiliteitsmakelaars op commerciële basis geeft mogelijkheden om de gehele reisketen voor een individu of groep effectief en efficiënt te organiseren.

Het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch ziet de mobiliteitsmakelaar als een onafhankelijke entiteit (of bureau of persoon) die optreedt als 'makelaar' tussen vraag en aanbod m.b.t. mobiliteit c.q. bereikbaarheid in een afgebakend gebied. Door zijn kennis, ervaring en onafhankelijkheid (ook vooral inhoudelijk) is de mobiliteitsmakelaar in staat om effectief, efficiënt en innovatief te opereren ten behoeve van zijn opdrachtgevers (de vraag).

Op hoofdlijnen richt de mobiliteitsmakelaar zich op de onderstaande taken:

a) Service Provision:

Het achterhalen van de concrete vraag, het vertalen van deze vraag in een wensen c.q. eisenpakket, het zoeken van aanbieders/leveranciers bij deze vraag (het gaat hierbij niet alleen een vervoervraag, maar ook om vragen die aansluiten op E-Werken), het afsluiten van contracten, het communiceren over mobiliteit, het kennen van de markt/het aanbod, het adviseren van werkgevers m.b.t. het effectiever en efficiënter inrichten van mobiliteit, het zoeken naar nieuwe mobiliteitsdiensten in de markt, et cetera.

b) Planning en Regie:

Het vertalen van de vraag, eisen en wensen in een concrete inkoopvraag, het vervolgens inkopen van diensten en het voeren van het contract- en kwaliteitsbeheer.

c) Dienstverlening/productie:

Het zorg dragen voor een goede uitvoering van de dienstverlening/productie (door anderen).

De mobiliteitsmakelaar voert haar taken uit in samenspel met de opdrachtgever (bijvoorbeeld Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch) en de leveranciers van diensten.

Het inzetten van een mobiliteitsmakelaar is volgens het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch dé methode om mobiliteitsmanagement daadwerkelijk en op commerciële basis te implementeren bij de werkgevers in haar gebied.

Het grote voordeel in de regio Eindhoven - 's-Hertogenbosch op het gebied van mobiliteitsmanagement is dat werkgevers en overheden al samenwerken. Uit deze samenwerking is de ontwikkel- en

uitvoeringsorganisatie WegWijsA2 voortgekomen. Voor een groot deel geeft deze organisatie al invulling aan de gedachte van een onafhankelijke mobiliteitsmakelaar. Iedere organisatie die wil, kan namelijk nu al gebruik maken van alle diensten die gekoppeld zijn aan de WegWijsA2-pas. Dit zijn allemaal diensten die direct afgeleid zijn van de vraag uit de markt.

Het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch wil dat WegWijsA2 doorgroeit naar een onafhankelijke mobiliteitsmakelaar (WegWijsBrabant) voor heel Brabant. Bovendien moet deze provider zich ontwikkelen van een partij met een collectief aanbod naar een partij die meer 'op maat' de mobiliteitsvraag van werkgevers gaat beantwoorden. Dit zal in veel gevallen zelfs zover gaan dat de mobiliteitsmakelaar alle werkzaamheden m.b.t. de mobiliteit van het bedrijf overneemt. Eigenlijk vergelijkbaar met het uitbesteden van bijvoorbeeld catering en facilitaire zaken en het inkopen/huren van werknemers via uitzendbureaus.

Deze verschuiving heeft vanzelfsprekend ook consequenties voor de financiering van de mobiliteitsmakelaar. WegWijsA2 wordt nu vanuit een budget gefinancierd. Zodra de mobiliteitsmakelaar meer in opdracht van individuele werkgevers gaat werken, zullen deze ook de makelaar moeten financieren. Of beter gezegd: moeten betalen voor de bewezen diensten. Om deze overgang te faciliteren en te stimuleren wordt met een startsubsidie gewerkt. De functie van mobiliteitsmakelaar WegWijsBrabant wordt, indien wenselijk, aanbesteed. Vanaf 2012 moet de mobiliteitsmakelaar op commerciële basis werken.

3.1.2 Opzetten van een uitvoeringsorganisatie: van BBZOB naar een uitvoeringsorganisatie Zuidoostvleugel

In september 2003 hebben 23 wegbeheerders in Zuidoost-Brabant het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant (BBZOB) opgezet. Het doel van dit project is de bereikbaarheid van de regio te waarborgen en waar mogelijk zelfs te verbeteren. Het middel is 'benutten', oftewel bestaande wegen beter gebruiken door de inzet van slimme en goed op elkaar afgestemde (dynamische) verkeersmanagement-maatregelen. De ambitie is nu om uit te groeien tot een samenwerkingsorganisatie die regio voert op de uitvoering van projecten binnen de Zuidoostvleugel van BrabantStad.

Het succesvolle project BBZOB eindigt in 2010. Eén van de gedachten is om een nieuwe samenwerkingsorganisatie op te zetten die niet alleen verantwoordelijk te maken voor verkeersmanagement, maar ook voor programmering van alle projecten uit de Zuidoostvleugel waarover bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden. Deze uitvoeringsorganisatie kan op termijn wellicht model staan voor uitvoeringsorganisaties in de andere GGA-gebieden voor de uitvoering van het gehele Netwerkprogramma 'BrabantStad Bereikbaar'.

Met een uitvoeringsorganisatie Zuidoostvleugel ontstaat een publieke counterpart voor Wegwijs Brabant (als opvolger van WegwijsA2). WegwijsBrabant richt zich dan op het stimuleren, adviseren en ondersteunen van werkgevers en werknemers op het gebied van mobiliteitsmanagement en het daadwerkelijk inkopen van mobiliteit. De uitvoeringsorganisatie Zuidoostvleugel richt zich dan op het zorgdragen voor openbaar vervoer, het realiseren van voorzieningen als P+R-locaties en fietsvoorzieningen, het plannen en coördineren van wegwerkzaamheden en verkeersmanagement.

3.1.3 Inzetten Coaches Mobiliteitsmanagement

De stichting WegwijsA2 gaat mobiliteitsmanagers bij werkgevers ondersteunen door een Coach Mobiliteitsmanagement.

Het gaat hierbij om een coach die de werkgevers vooral helpt/coacht bij het starten van het proces om te komen tot een concrete aanpak. Ofwel: ondersteunen op bij het opstellen van de juiste vragen: Hoe vertaal ik een maatregel binnen mijn organisatie?, Wat kost het qua geld en tijd?, Wie moet ik inschakelen?, Wie moet ik informeren?, Wat zijn de fiscale en financiële gevolgen?, Wat zijn de arbeidsvoorwaardelijke aspecten?, Met wat voor juridische consequenties moet ik rekening houden?, Zijn er collega-werkgevers geïnteresseerd in samenwerking?, Welke informatie heeft de directie nodig voor haar besluitvorming?, et cetera. De werkzaamheden om te komen tot een aanpak en uitvoering worden door de werkgever zelf gedaan. Een coach neemt dit niet uit handen.

Het doel is om tot 2012 rond de 100 werkgevers (met meer dan 50 werknemers) in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch te ondersteunen met een Coach Mobiliteitsmanagement.

3.1.4 Opleiden Mobiliteitsmanagers

Het beschikbaar stellen van toepasbare kennis over en ervaringen met mobiliteitsmanagement is volgens het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch een enorme stap voorwaarts in het verbeteren van de kwaliteit van mobiliteitsmanagement. In het kader van kennis delen en kennis en ervaring opdoen, wordt in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch naast de Coaches Mobiliteitsmanagement ook gestart met een opleidingstraject voor Mobiliteitsmanagers. Dit zijn de mensen die bij de werkgever verantwoordelijk zijn voor het bedenken en uitvoeren van mobiliteitsmanagement. Vaak een hoofd HRM of Facilitaire Zaken.

Iedereen die zich met mobiliteitsmanagement bezighoudt, moet zijn of haar vraagstuk op een integrale manier aanpakken. Deze persoon moet daarvoor kunnen functioneren op het raakvlak van verschillende vakgebieden en disciplines. Hij of zij zal onder andere in staat moeten zijn gedragsveranderingen bij mensen teweeg te brengen, het economische presteren van werkgevers niet in gevaar te brengen en bij dat alles ook oog moeten hebben voor milieuvraagstukken, arbeidsverhoudingen, marketing en communicatie, bedrijfsprocessen, politiek-bestuurlijke verhoudingen, wet- en regelgeving en nog veel

meer. Kortom, deze persoon zal moeten beschikken over een hoge mate van vakkennis en tevens over een breed scala aan communicatieve en sociale vaardigheden.

Voor het aanleren van deze kennis en vaardigheden worden in Nederland diverse opleidingen en cursussen aangeboden op het gebied van verkeer en vervoer, wagenparkbeheer, arbeidsvoorwaarden, financiën en facilitair beleid. Zij lopen wat betreft niveau, onderwerpen, opzet en vorm sterk uiteen. Het ontbreekt deze opleidingen en cursussen echter aan de integraliteit die voor mobiliteitsmanagement vereist is, en aan het vertalen van het geleerde naar de dagelijkse praktijk.

Om dit gemis in te vullen en te voldoen aan de groeiende behoefte aan mensen die mobiliteitsproblemen integraal kunnen aanpakken (van theorie naar praktijk), ontwikkelt WegwijsA2 drie opleidingen:

- Meeting Point Mobiliteitsmanagement
- Training Mobiliteitsmanagement
- Bachelor Mobility Manager

A) Meeting Point Mobiliteitsmanagement

De Meeting Point Mobiliteitsmanagement is een eendaagse activiteit, die in het teken staat van kennismaken op een zeer inspirerende wijze. Het is bedoeld voor een brede doelgroep van mensen die zich (willen gaan) bezighouden met vraagstukken op het gebied van mobiliteitsmanagement. Door middel van bedrijfspresentaties, themagerichte workshops en het kennismaken met interessante mensen en projecten wordt een handreiking gedaan naar een vervolgstap: samenwerkingsmogelijkheden, meer informatie en materiaal, mogelijke leer- en opleidingsactiviteiten, mogelijkheden Coaches Mobiliteitsmanagement, et cetera.

Het doel is om t/m 2011 ca. 150 deelnemers/werkgevers (met meer dan 50 mensen in dienst) per jaar deel te laten nemen aan deze bijeenkomst.

B) Training Mobiliteitsmanagement

Deze intensieve training van meerdere dagen is bedoeld voor een enthousiaste groep deelnemers die zijn betrokken bij een project op het gebied van mobiliteit, waaraan zij gedurende de looptijd van de training kunnen werken. De praktische toepassing van mobiliteitsmanagement in de eigen organisatie staat centraal.

De training mobiliteitsmanagement is voor een belangrijk deel gebaseerd op de praktijk van de deelnemers. Het gaat erom dat zij in hun eigen werkomgeving tot betere resultaten komen. De training kenmerkt zich door de combinatie van inhoudelijke kennis en praktijkgerichte opdrachten. Belangrijk is

dat er niet traditioneel kennis wordt overgedragen, maar dat wordt opgeleid voor vakbekwaamheid. Het uitvoeren van allerlei werkzaamheden rond mobiliteitsmanagement vraagt immers om toegepaste kennis én om praktische vaardigheden. Die worden gericht geoefend en getraind. Al tijdens de training gebruiken de deelnemers nieuwe inzichten en vaardigheden voor de projecten waaraan zij in hun dagelijkse praktijk werken.

Het merendeel van de doelgroep bestaat uit mensen voor wie mobiliteitsmanagement (naast bijvoorbeeld P&O of huisvesting) een secundaire taak is. Zij hebben minimaal een HBO-Opleiding voltooid.

T/m 2011 wil het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch ca. 50 deelnemers/werkgevers per jaar trainen. Het gaat hierbij eveneens om werkgevers met meer dan 50 mensen in dienst.

C) Master Mobility Manager

In samenspraak met onderwijsinstellingen als NHTV, Universiteit van Tilburg en TU Eindhoven gaat het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch een Professional Masteropleiding opzetten. Deze opleiding is bedoeld voor mobiliteitsmanagers bij werkgevers en (bachelor)studenten die zich verder willen ontwikkelen in mobiliteitsmanagement.

Het streven is om na de zomer 2009 te starten met de opleiding met een instroom van 50 personen/studenten per jaar.

3.1.5 Aanpassen bestuursconvenant WegwijsA2

Het huidige bereikbaarheidsconvenant is in de stadsregio Eindhoven – 's-Hertogenbosch de basis voor de huidige samenwerking op het gebied van mobiliteitsmanagement. Aan de landsadvocaat, Pels Rijcken & Drooglever Fortuijn, is advies gevraagd of het huidige convenant voldoet aan de door de Taskforce Mobiliteitsmanagement gestelde randvoorwaarden. Het advies van de landsadvocaat komt in hoofdlijn neer op het opstellen van een koepelconvenant waarmee voldaan wordt aan de vereisten van TFMM en waarvan het bestuursconvenant WegwijsA2 als deelconvenant onderdeel uitmaakt (adviesnotitie is opgenomen in bijlage 4). Op korte termijn zal het bestuur van het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch een definitieve keuze maken op basis van het advies van de landsadvocaat.

3.2 Verkopen

Mobiliteitsmanagement moet verkocht worden. Net als ieder ander product en dienst. Werkgevers en werknemers komen niet vanzelf vragen om ondersteuning en mobiliteitsmanagementoplossingen. Dit blijkt mede uit de inventarisatie die is uitgevoerd. Het verkopen van mobiliteitsmanagement heeft in Nederland nooit een hoge prioriteit gehad. De laatste jaren komt hier voorzichtig verandering in. Vooral door de mobiliteitsprojecten rondom wegwerkzaamheden en de actieve marketing van leveranciers zoals NS en Mobility Mixx.

WegwijsA2 moet zorgen voor de professionaliteitslag op het gebied van verkopen van mobiliteitsmanagement. Op hoofdlijnen betekent dit:

- het 'branden' van mobiliteitsmanagement (kennis en houding)
- het multimediaal communiceren over mobiliteitsmanagementoplossingen (kennis)
- het zorgen voor zo eenvoudig (simpel) mogelijke oplossingen
- het actief creëren van interesse en betrokkenheid van werkgevers bij oplossingen (houding)
- het stroomlijnen van het verkoopproces op het niveau van de beslissers (gedrag):

De noodzaak om te professionaliseren gecombineerd met de uitbreiding en verdieping van mobiliteitsmanagement, brengt een uitbreiding van het verkoopteam met zich mee. Het gaat hierbij om zeer ervaren mensen op het gebied van marketing-communicatie, verkoop/accountmanagement en telefonische verkoop. Hiernaast is een behoorlijk nieuw/extra budget nodig om het behalen van alle gestelde ambities te ondersteunen met de juiste branding en communicatie(middelen).

De Coaches Mobiliteitsmanagement, het opleidingstraject en de maatregelen om mobiliteitsmanagement te verdiepen (bijvoorbeeld Persoonsgebonden Reisbudget) ondersteunen vanzelfsprekend ook de verkoop van mobiliteitsmanagement. Deze onderdelen worden echter apart begroot.

3.3 Verlengen

In paragraaf 3.1.1 is aangegeven hoe en waarom het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch de Stichting WegwijsA2 wil ombuigen tot een onafhankelijke mobiliteitsmakelaar. Hiernaast bestaat de wens om de mobiliteitsmakelaar op termijn over de huidige grenzen van het werkgebied te tillen en voor heel Brabant te laten werken.

Blijvende aandacht voor mobiliteitsmanagement bij bestuurders van overheid en werkgevers is cruciaal voor de continuïteit van de mobiliteitsaanpak. Om deze reden blijft het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch na 2010 bestaan.

De huidige vraag van de Taskforce Mobiliteitsmanagement en Anders Betalen voor Mobiliteit heeft betrekking op de periode t/m 2011. Dit betekent in ieder geval dat het Platform de huidige uitvoeringsorganisatie WegwijsA2 in de periode van 2010 t/m 2011 gaat doorzetten.

De invulling van het huidige maatregelenpakket zal na de oplevering van de A2 bij Eindhoven en 's-Hertogenbosch in 2010 wel veranderen. Na 2010 vervalt de dekkingsbron (het ombouwproject van de A2) voor de shuttles. Tegelijkertijd zal door het opleveren van de A2 de bereikbaarheid in de regio verbeteren. De ambities zullen echter blijven bestaan. Er blijft dus werk aan de winkel.

Uitgangspunt voor de verlenging is dat de ambitie blijft, maar dat het maatregelenpakket om die ambitie te bereiken, verandert. Dit uitgangspunt leidt tot de volgende acties:

- voortzetten succesvolle shuttlelijnen die ondergebracht worden in reguliere OV-concessies
- voorzetten stichting WegwijsA2 en er komen middelen beschikbaar voor het doorzetten van de inhuur van personeel (mobiliteitsmakelaars)
- aanbesteden werkzaamheden mobiliteitsmakelaar
- herijken van het mobiliteitsmanagementpakket
- voortzetten inzet van spitsmijden

3.4 Verbreden

Het Platform Bereikbaarheid Eindhoven – 's-Hertogenbosch gaat mobiliteitsmanagement verbreden door:

- uitbreiden van het werkgebied van WegwijsA2
- individueel benaderen van nieuwe werknemers
- individueel benaderen van mensen die verhuizen

3.4.1 Uitbreiden werkgebied

WegwijsA2 richt zich nu vooral op werkgevers in de nabijheid van de A2. In deze integrale aanpak wil het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch het werkgebied allereerst verbreden naar werkgevers aan de oostzijde van Eindhoven in het middengebied tussen Helmond en Eindhoven.

WegwijsA2 gaat zich specifiek richten op de grote bedrijventerreinen en ziekenhuizen vanwege het aandeel aan werknemers en bezoekers in de spitsen. Het gaat om de volgende gebieden:

Eindhoven

- Technische Universiteit Eindhoven
- De Kade
- De hoogteakker 1 en 2
- Herzenbroek

Helmond

- Automotive campus
- Groot Schooten
- Businesspark Brandenvoort
- Hoogeind
- De Wijer
- BZOB
- Suytkade
- Centrum en stationskwartier
- Elkerliek (ziekenhuis)

Nuenen

- Eeneind I en II
- Berkenbos
- Gulbergen

Geldrop

- Spaarpot
- St Anna (ziekenhuis)
- Hulst
- Emopad

Mierlo

- de Smaale

Het werkgebied kan vervolgens op termijn verder worden uitgebreid naar plaatsen als Veghel, Boxtel, Uden en Zaltbommel. Ook deze plaatsen liggen in de directe invloedssfeer van Eindhoven en/of 's-Hertogenbosch en hebben vaak zelf behoorlijk wat bedrijvigheid en hieraan gekoppelde automobilititeit.

WegwijsA2 gaat deze gebieden op vergelijkbare manier en pakket aan mogelijkheden benaderen als in Eindhoven en 's-Hertogenbosch. De aanpak ziet er in hoofdlijnen als volgt uit:

- 1) Betrekken bedrijvenvereniging(en) op terreinen
- 2) Persoonlijk benaderen en ondersteunen van grote werkgevers (meer dan 50 medewerkers)
- 3) Organiseren Roadshow op ieder bedrijventerrein
- 4) Actief verkopen van pakket aan mogelijkheden aan werkgevers en werknemers

De ambitie is om ook voor het middengebied tussen Eindhoven en Helmond 5% reductie van het aantal voertuigkilometers te realiseren.

3.4.2 Bewerken markt van nieuwe werknemers

WegwijsA2 gaat alle medewerkers die in dienst treden bij de werkgevers (die meedoen met de WegwijsA2-pas) apart/individueel benaderen. Zij krijgen een afgestemd reisadvies en informatiepakket over WegwijsA2/Brabant. Deze marktwerking wordt in samenspraak met de deelnemende werkgevers opgezet.

In de Zuidoostvleugel van BrabantStad muteert ca. 15% van de werknemers per jaar. Dit betekent dat er in 's-Hertogenbosch en Eindhoven jaarlijks ca. 30.000 werknemers in dienst treden. Een mooie kans dus om het reisgedrag te beïnvloeden.

Deze aanpak start in 2009 en de ambitie is om t/m 2011 ca. 1.000 nieuwe medewerkers extra te informeren.

3.4.3 Bewerken markt van mensen die verhuizen

Een tweede focus op sleutelmomenten is de aanpak van mensen die gaan wonen op een nieuwbouwlocatie. WegwijsA2 gaat deze mensen eveneens individueel benaderen i.s.m. met de desbetreffende gemeente. Het betreft dan mensen die werkzaam zijn bij een van deelnemende werkgevers om zo ook na de proefperiode in aanmerking te komen voor een pas.

Deze aanpak start eveneens in 2009 en het doel is om t/m 2011 ongeveer 1.000 gezinnen te benaderen met afstemde (reis)informatie.

3.5 Verdiepen

Het verdiepen voor mobiliteitsmanagement vindt plaats op de onderdelen:

- uitbreiden pakket aan oplossingen
- inzetten Persoonsgebonden Reisbudget
- inzetten spitsmijden als extra (prijs)prikkel

3.5.1 Uitbreiden pakket aan oplossingen

Het huidig pakket aan mogelijkheden van WegwijsA2 wordt (afhankelijk van de concrete vraag) t.b.v. de uitbreiding van het werkgebied eventueel verder aangevuld met:

- WegwijsA2-shuttles op nieuwe trajecten
- P+R Helmond Brouwhuis
- leenfietsen op verschillende terreinen
- stimuleren Pedelec

Het SRE gaat het gebruik van elektrische fietsen (Pedelec's of e-bike) stimuleren. Reden hiervoor is dat de afstand tussen de randgemeenten en Eindhoven en Helmond vaak langer is dan 7,5 km. De elektrische fiets/e-bike kan net het duwtje in de rug zijn om toch op de fiets te stappen. Werkgevers worden benaderd voor de deelname aan een project voor de inzet van de elektrische fiets. In het project worden werknemers met een woon-werkafstand vanaf 7 km met een beloning gestimuleerd om het woon-werkverkeer met de e-bike te doen in plaats van met de auto. De e-bike wordt door de werknemer, met een bijdrage van de werkgever, zelf gekocht via een leasekoopconstructie. De eigen kosten van de forens (totale kosten minus de bijdrage van de werkgever) worden terugverdiend met een beloning voor iedere keer dat de e-bike wordt gebruikt in het woon-werkverkeer. Gestreefd wordt naar 1.000 deelnemers die elk 3 jaar meedoen aan het project.

De overige maatregelen worden ook ingezet in het nieuwe werkgebied. Denk hierbij aan de vergaderfaciliteiten, OV-fiets en de helpdesk.

Daarnaast zullen de mobiliteitsmakelaars optimaal gebruik maken van alle mobiliteitsmanagement-mogelijkheden die er zijn waarbij de vraag bepalend is voor het aanbod. In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van alle mogelijke maatregelen waarbij ook is aangegeven welke nu al onder het WegwijsA2-pakket vallen.

3.5.2 Inzetten Persoonsgebonden Reisbudget

Het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch gaat extra inzetten op de maatregel 'Persoonsgebonden Reisbudget'. Deze maatregel komt neer op het verstrekken van een bedrag aan medewerkers waarmee zij zelf mobiliteit inkopen. WegwijsA2 gaat tot 2012 een tiental grote werkgevers bewegen om hiermee te experimenteren. Indien nodig zal een deel van de organisatorische impact van deze maatregel bij de deelnemende werkgevers overgenomen worden door WegwijsA2. Hiernaast kunnen de medewerkers gebruik maken van de diensten van WegwijsA2 bij het inkopen van de hun individueel gewenste mobiliteit.

Deze aanpak start in 2009 en de ambities is om 1.000 medewerkers ervaring te laten opdoen met het Persoonsgebonden Budget.

3.5.3 Spitsmijden als extra (prijs)prikkel

De essentie van spitsmijden is een positieve prijsprikkel om automobilisten te bewegen hun auto te laten staan in de spits. Hiermee wordt een gedragsverandering in gang gezet richting reizen op een ander tijdstip of met een ander vervoermiddel en richting flexibeler werken.

Het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch wil spitsmijden inzetten om de WegwijsA2-uitvoering te versterken en om technologische innovatie te bevorderen. Het Platform mikt op 3.000 deelnemers.

Uitwerking op hoofdlijnen

De 3.000 deelnemers aan spitsmijden zijn frequente spitsrijders die in de regio wonen en werken in 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Zij krijgen in hun auto apparatuur waarmee de auto kan worden gevolgd, tweeweg-communicatie mogelijk is (combinatie van GPS en GSM) en aanvullende diensten kunnen worden verleend waaronder actuele multimodale reisinformatie (Value Added Services: VAS). De deelnemers krijgen ook een bedrag van zo'n € 2.000 op een rekening gestort dat ze mogen houden mits ze twee en een halfjaar lang, op werkdagen in de spits (07.00 – 09.00 en 16.00 – 19.00) hun auto niet gebruiken om 's ochtends naar en 's avonds van Eindhoven en 's-Hertogenbosch te rijden. Elke keer dat ze dat wél doen wordt per dag maximaal € 5 euro van de rekening afgeschreven. Een service provider Spitsmijden verzorgt de hele keten vanaf het installeren van de apparatuur tot de administratie en klachtenafhandeling.

Hieronder worden elementen uit bovenstaande beschrijving nader toegelicht en onderbouwd.

3.000 deelnemers

Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat er per spits ongeveer 30.000 voertuigen in de spits van de regio naar de steden 's-Hertogenbosch en Eindhoven gaan. Op basis van ervaringen met spitsmijden elders wordt er van uitgegaan dat in de stadsregio 's-Hertogenbosch - Eindhoven hieruit maximaal 3.000 deelnemers voor een grootschalig experiment met spitsmijden zijn te werven.

Frequente spitsrijders

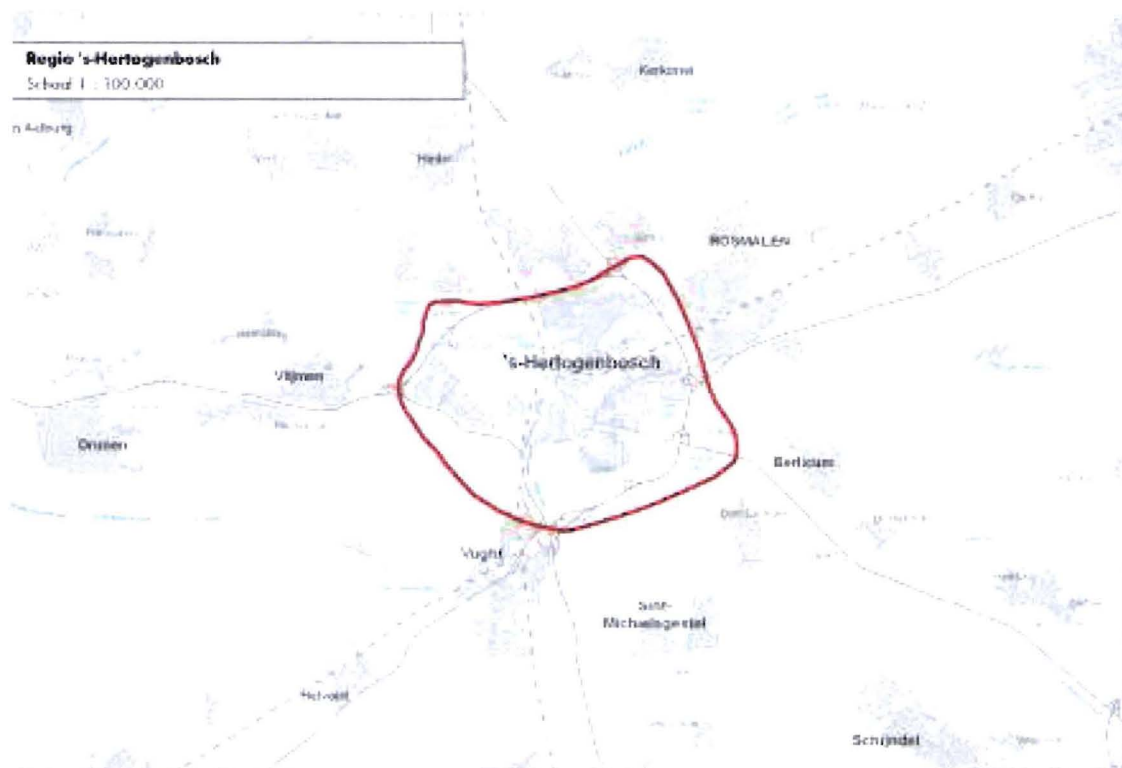
De doelgroep bestaat uit frequente spitsreizigers die, voordat ze aan spitsmijden meedoen, minimaal 3x per week in de spits naar hun werk rijden met de auto. Door frequente spitsreizigers uit de spits te halen wordt de effectiviteit van de investering in het project verhoogd. Ervaring leert dat per spits 50% van de deelnemers de spits daadwerkelijk mijdt wat neerkomt op een reductie van het spitsverkeer met 1.500 voertuigen.

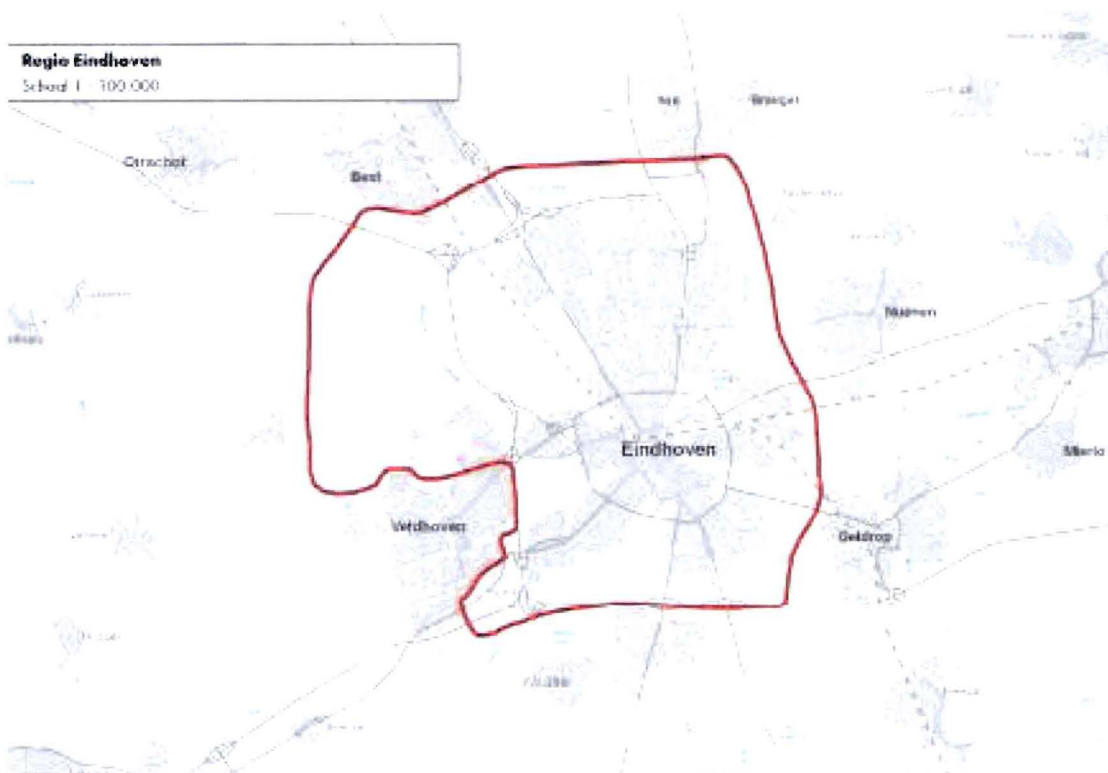
's-Hertogenbosch en Eindhoven

Op de onderstaande figuren is het gebied te zien dat de deelnemende auto's in de spits niet mogen passeren. Dit gebied is zo gekozen dat de meeste en zwaarste knelpunten in de Zuidoostvleugel van BrabantStad zich in dit gebied bevinden. De effectiviteit van de investering wordt hiermee vergroot zowel wat betreft het effect op de bereikbaarheid als op de luchtkwaliteit.

Bij de selectie van deelnemers ligt de prioriteit bij mensen die buiten het gebied wonen en in het gebied werken. Dit verkeer veroorzaakt de meeste files, zowel op de toeleidende wegen als op de randwegen zelf. Indien uit deze groep onvoldoende deelnemers kunnen worden geselecteerd dan kan teruggevallen worden op mensen die in Eindhoven en 's-Hertogenbosch wonen maar elders werken en bij hun verplaatsing knelwegvakken passeren.

Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de belangrijkste knelpunten vanaf 2011 liggen op de A59 tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch en op de A2 en de A67 bij het knooppunt Leenderheide. Deelnemers die van deze verbindingen gebruik maken zullen met prioriteit worden geselecteerd voor spitsmijden. Dit geldt ook voor verkeer dat uit het Middengebied tussen Eindhoven en Helmond komt.





Apparatuur

Voor het spitsmijdenproject wordt in-car apparatuur ingezet. Dat is nodig omdat gekozen wordt voor een gebiedsbenadering. Hiervoor zijn systemen langs de weg (camera's etc.) minder geschikt. Daarnaast bieden hoogwaardige in-car systemen kansen om extra service te gaan verlenen aan de deelnemers: de zogenaamde value added services (zie hieronder). De in-car systemen moeten daarvoor geschikt zijn voor plaatsbepaling (GPS) en tweewegcommunicatie (GSM/GPRS).

Value added services (VAS)

De deelnemers aan het spitsmijdenproject zullen meedoen aan de Field Operational Test (FOT) die in Brabant gaat plaatsvinden als onderdeel van een gemeenschappelijk in-car programma van de actieve regio's Zuidvleugel van de Randstad, Utrecht en Brabant. Het einddoel van het gemeenschappelijke in-car programma is ervoor te zorgen dat elke reiziger tijdens de reis beschikt over individuele, actuele, multimodale reisinformatie.

Dit is niet van de een op de andere dag geregeld. Ontwikkelpunten zijn onder andere de rolverdeling markt-overheid, de beschikbaarheid en toegankelijkheid van informatie en de schaal. In de regionale FOT's zullen deze ontwikkelpunten worden aangepakt samen met marktpartijen waarbij geleerd wordt door te doen. Elke regio heeft daarbij zijn eigen inhoudelijke thema. Brabant heeft gekozen voor het

thema individuele reisinformatie met als eerste concrete uitwerkingen in-car informatie over actuele vertrektijden van streekbussen (en WegwijsA2-shuttles), informatie over wegwerkzaamheden en de opschaling van iSi (snelheidsadvies tijdens begin- eindtijden van scholen). Het gemeenschappelijke in-car programma zal op 1 september a.s. worden aangeboden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Naast reisinformatie zijn andere meer commerciële services denkbaar zoals het reserveren van een parkeerplaats, een autoverzekering waarbij per kilometer wordt betaald etc. Tijdens de aanbesteding van spitsmijden zullen de consortia worden uitgedaagd om op dit gebied met concrete toepassingen te komen.

De prijsprikkel

De hoogte van de beloning is afhankelijk van het aantal keren per week dat de deelnemer naar het werk in 's-Hertogenbosch of Eindhoven gaat. Een deelnemer die 5 dagen in de week naar zijn werk gaat krijgt zo'n € 2.000 op een rekening gestort. Als hij in de spits rijdt wordt er maximaal € 5 per dag van zijn rekening gehaald. Een beloning van € 5 per dag is gebruikelijk bij spitsmijdenprojecten. Een nadere uitwerking kan zijn dat het spaarbedrag wordt ingezet om een (elektrische) fiets aan te schaffen. Ook kan worden geëxperimenteerd met tarieven per afgelegde kilometer of een bonus worden toegekend als deelnemers bepaalde wegvakken mijden tijdens werkzaamheden. De variatie in de wijze van belonen en de hoogte van bedragen zal bij de voorbereiding van het uitvoeringsconvenant nader worden ingevuld.

Service provider Spitsmijden

De service provider Spitsmijden installeert de benodigde apparatuur in de auto van deelnemers, de VAS geleverd wordt, verzorgt de administratie en doet de klachtenafhandeling. Het enige dat de service provider niet doet, is het selecteren van de deelnemers. Dat doet WegwijsA2. Hierdoor maakt WegwijsA2 tussen werknemers/werkgevers en de service provider Spitsmijden die een concrete dienst aanbiedt.

3.6 Effecten van de aanpak

In de bijlage is een schatting opgenomen van de effecten van de verschillende maatregelen (conform de uitvraag van de Taskforce Mobiliteitsmanagement).

4 Financiële onderbouwing

De kosten van de aanpak mobiliteitsmanagement stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch zijn opgebouwd uit de volgende componenten:

- Kosten van het huidige WegwijsA2-pakket
- Kosten van de aanvullende aanpak mobiliteitsmanagement ter versterking van bestaand WegwijsA2
- Kosten van het project 'spitsmijden' in het kader van Anders betalen voor Mobiliteit

Hieronder wordt nader ingegaan op de kosten en de dekkingsbronnen van de verschillende componenten.

Het huidige WegwijsA2-pakket

Het huidige WegwijsA2-pakket is begroot op ca. € 28 miljoen. Daarvan is door de regionale partners ruim € 24 miljoen in dekking gegeven. De dekking van dit bedrag is in onderstaande tabel aangegeven. Het aandeel van werkgevers komt tot stand door het pakket WegwijsA2 in de vorm van een WegwijsA2-pas af te nemen voor de werknemers.

Kosten/dekking WWA2-pakket	Bedragen
Kosten	28.000.000
Gedekt	24.050.000
Bijdrage RWS	10.100.000
Bijdrage Provincie Noord Brabant	3.600.000
Bijdrage SRE	2.750.000
Bijdrage 's-Hertogenbosch	750.000
Bijdrage Eindhoven	750.000
Kamer van Koophandel	100.000
Werkgevers/verkoop A2-passen	6.000.000
Totaal gedekt	24.050.000
Nog geen regionale dekking gevonden	4.000.000

Kosten WegwijsA2, aanvullende aanpak mobiliteitsmanagement en spitsmijden

In onderstaande tabel zijn de kosten aangegeven van de aanvullende aanpak mobiliteitsmanagement en spitsmijden. In totaal gaat het om een extra bedrag van ca. € 24 miljoen. Deze kosten komen voort uit het verlengen van WegwijsA2, waarin opgenomen verlenging van maatregelen en uitvoeringsorganisatie, het introduceren van spitsmijden en stimulering Pedelec en een aanvullend pakket mobiliteitsmanagementmaatregelen.

KOSTEN	tot 2010			periode van 2010 en 2011			TOTAAL
	investeringen	exploitatie- kosten	totaal	investeringen	exploitatie- kosten	totaal	
WegwijsA2							
P+R	5.200		5.200				
carpool	10		10				
fiets	800		800				
infrastructuur	1.500		1.500				
niet compensabel BTW	1.150		1.150				
OV bestaand		1.100	1.100		4.000	4.000	
shuttlediensten		14.850	14.850		-	-	
onderhoud&beheer		310	310		150	150	
organisatie		3.000	3.000				
Totaal	8.660	19.260	27.920	4.150	4.150	4.150	32.070
ABvM							
Verdiepen							
spitsmijden	2.000	2.700	4.700	1.000	5.800	6.800	
pedelec	350	650	1.000	650	1.350	2.000	
management		250	250		150	150	
Totaal	2.350	3.600	5.950	1.650	7.300	8.950	14.900
Mobiliteitsmanagement							
Verlengen							
management		150	150		2.200	2.200	
Verankeren							
onderwijs	400	175	575	125	425	550	
service provision	50		50	275	200	475	
Verbreden							
nieuwe markt	100		100		100	100	
Verkopen							
communicatie		600	600		1.200	1.200	
Totaal	550	925	1.475	400	4.125	4.525	6.000
							52.970

bedragen in euro's x 1000 en exclusief BTW

Dekking WegwijsA2, aanvullende aanpak mobiliteitsmanagement en spitsmijden

In onderstaande tabel is een voorstel aangegeven hoe de kosten kunnen worden verdeeld over de verschillende partners. In grote lijnen komt het hier op neer:

- Het Platform stelt per onderdeel een verdeelsleutel voor tussen de regio en het Rijk
- Voor het bestaande pakket WegwijsA2 geldt een regionale dekking van 100%
- Uitbreiding in tijd en pakket van maatregelen WegwijsA2, aanvullend maatregelen en spitsmijden wordt uitgegaan van dekking door het Rijk van 75% en de regio 25%
- Uitzondering daarop zijn enkele maatregelen waarvan in de loop van de tijd het financiële aandeel uit de regio door een grotere inbreng van werkgeverszijde omhoog gaat. Exact is dat nog niet aan te geven, maar zal volgens een bepaald groeipad gaan
- Omdat het Platform WegwijsA2 eind 2008 het bestaande pakket maatregelen zal evalueren op effectiviteit kan dit leiden tot een herschikking van middelen. Dit houdt in dat het Platform de mogelijkheid wil openlaten om in overleg met het Rijk op dat moment opnieuw een verdeling van de kostendekking vast te stellen
- Op basis van de bestaande inzichten van WegwijsA2, het aanvullende pakket aan maatregelen en spitsmijden geldt op het totale volume van ca. € 53 miljoen een verdeling tussen Rijk en regio van respectievelijk € 18 miljoen versus € 35 miljoen in de verhouding van 1/3 staat 2/3

DEKKING	tot 2010		periode van 2010 en 2011		
	Totaal		Totaal		Totaal
SNENARIO: basis uitgangssituatie medio 2008 zonder evaluatie en herallocatie van middelen voor WegwijsA2 pakket					
WegwijsA2					
Rijk	-	0%	3.113	75%	3.113
Regio (incl. RWS bijdrage tgv A2)	27.920	100%	1.038	25%	28.958
totaal	27.920		4.150		32.070
ABvM					
Rijk	4.200	71%	6.225	70%	10.425
Regio	1.750	29%	2.725	30%	4.475
totaal	5.950		8.950		14.900
Mobiliteitsmanagement					
Rijk	1.106	75%	3.238	72%	4.344
Regio	369	25%	1.288	28%	1.656
totaal	1.475		4.525		6.000
Overall					
Rijk	17.881	34%			
Regio	35.089	66%			
	52.970				
				Totaal	52.970

5 Planning

De planning van de Aanpak Mobiliteitsmanagement stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch is globaal weergegeven in onderstaand schema. Elke maatregel kent een ontwikkelfase en een uitvoeringsfase. In de ontwikkelfase zitten elementen als uitwerking, organisatorische en technische voorbereiding en besluitvorming. Onder de uitvoeringsfase valt niet alleen de uitvoering zelf maar ook monitoring en evaluatie. Hieronder wordt kort ingegaan op de verschillende onderdelen.

Uitvoeringsconvenant

Dit voorstel wordt in combinatie met het (aanvullende) regionale convenant op 29 augustus ingeleverd bij de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Het Platform Bereikbaarheid Eindhoven - 's-Hertogenbosch heeft op 25 augustus 2008 ingestemd met het voorliggende voorstel. De leden van het Platform hebben afgesproken dat zij de benodigde bestuurlijke besluitvorming binnen de eigen organisatie zullen afronden uiterlijk oktober 2008.

Huidige activiteiten WegwijsA2

Het WegwijsA2-pakket zoals dit voorjaar is vastgesteld staat klaar om ingezet te worden. In september vindt een intensieve campagne plaats bij werkgevers en werknemers om de verkoop van de WegwijsA2-pas te stimuleren. Indien voldoende passen zijn verkocht (5.000 per stad) kunnen de shuttles daadwerkelijk gaan rijden.

Aanvullende aanpak Mobiliteitsmanagement

Het aanvullende pakket zal worden opgebouwd vanuit werken aan bewustwording via opleiding naar aanvullende diensten. Gestart wordt met het verkopen van mobiliteitsmanagement (bewustwording) Daarnaast zal gestart worden met de voorbereiding van de uitbreiding van WegwijsA2 naar het middengebied. De opleidings- en coachingstrajecten starten in 2009 en zijn in de tweede helft van 2009 volledig beschikbaar. Daarna volgt het bewerken van de markten van nieuwe werknemers en verhuizers en het experiment met het persoonsgebonden budget. Tot slot zal eind 2010 de opzet van een onafhankelijke mobiliteitsmakelaar worden voorbereid.

Spitsmijden

Op basis van het regionale convenant wordt tussen V&W en regionale overheden (Provincie Noord Brabant, mogelijk samen met het SRE) voor het mobiliteitsproject ABvM (spitsmijden) een uitvoeringsconvenant afgesloten in november. In het uitvoeringsconvenant worden afspraken gemaakt over de financiële bijdrage die de regio voor het mobiliteitsproject van V&W ontvangen.

Vervolgens wordt het mobiliteitsproject ABVM volgens de (Europese) aanbestedingsregelgeving aanbesteed. In het kader van deze aanbesteding zal ook een marktconsultatie worden gehouden. Omdat spitsmijden geen alledaags project is zal de aanbesteding naar verwachting minimaal 6 maanden in beslag nemen.

De bedoeling is dat de value added services van de FOT Brabant direct worden gebruikt door de deelnemers aan het spitsmijden. Deze koppeling is niet hard. De FOT Brabant doorloopt een apart besluitvormingsproces.

Activiteiten	2008		2009				2010				2011			
	3e kw	4e kw	1e kw	2e kw	3e kw	4e kw	1e kw	2e kw	3e kw	4e kw	1e kw	2e kw	3e kw	4e kw
Uitvoeringsconvenant Taskforce Mobiliteitsmanagement														
Indiening en besluitvorming (aanvullend) regionaal convenant														
Huidige activiteiten Wegwijs A2														
Uitvoeren werkzaamheden WegwijsA2 (m.n. verkoop WegwijsA2-pas)														
Begeleiden maatregelen WegwijsA2 (m.n. shuttles)														
Coördineren goederenvervoer														
Aanvullende aanpak mobiliteitsmanagement														
Verlengen uitvoeringsorganisatie Wegwijs A2														
Verbreden werkgebied Wegwijs A2														
Opschuiven naar onafhankelijke Mobiliteitsmakelaar/ WegwijsBrabant														
Inzetten Coaches Mobiliteitsmanagement														
Uitvoeren Meeting Point Mobiliteitsmanagement														
Ontwikkelen Training Mobiliteitsmanagement														
Ontwikkelen Master Mobility Management														
Bewerken markt nieuwe werknemers														
Bewerken markt mensen die verhuizen														
Inzetten Persoonsgebonden Reisbudget														
Verkopen van mobiliteitsmanagement														
Spitsmijden														
Besluitvorming, aanbesteding en uitvoering Spitsmijden														
Inzet value added services (FOT Brabant)														

 voorbereiding/ontwikkeling/testen
 implementatie/uitvoering

Samenwerkingsverband regio Eindhoven/Provincie Noord-Brabant

**Aanpak Mobiliteitsmanagement
stadsregio Eindhoven –
's-Hertogenbosch
Technische rapportage**

Samenwerkingsverband regio Eindhoven/Provincie Noord-Brabant

Aanpak Mobiliteitsmanagement stadsregio Eindhoven – 's-Hertogenbosch Technische rapportage

Datum 28 augustus 2008
Kenmerk SRE063/TId/007

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Samenwerkingsverband regio Eindhoven/Provincie Noord-Brabant
Titel rapport	Aanpak Mobiliteitsmanagement stadsregio Eindhoven – 's-Hertogenbosch, Technische rapportage
Kenmerk	SRE063/TId/007
Datum publicatie	28 augustus 2008
Projectteam opdrachtgever(s)	Dirk Jan Huisman
Projectteam Goudappel Coffeng	Dick Terlouw
Projectomschrijving	Technische rapportage van verkeerskundige onderbouwing aanpak Mobiliteitsmanagement in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch
Trefwoorden	AbvM, Spitsmijden, A2, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Mobiliteitsmanagement

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	1
2 Uitgangspunten	2
2.1 Model Mobiliteitsmanagement stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch	2
2.1.1 Interpolatie 2010/2011	2
2.1.2 Infrastructuur	2
2.1.3 Capaciteit	3
2.2 Toets resultaten	3
3 Varianten	4
3.1 Referentie 2010	4
3.2 Ambitievariant 2010	4
3.3 Mobiliteitsmanagement/Spitsmijden 2010	5
3.4 Referentie 2011	5
3.5 Mobiliteitsmanagement/Spitsmijden 2011	5
4 Analyses	6
4.1 Intensiteiten	7
4.1.1 Intensiteiten A2	7
4.2 Voertuigkilometers	7
4.3 Knelwegvakken	8
4.4 Voertuigverliesminuten	8
4.5 Voertuigverliesminuten per wegtype	9
4.6 Knelrelaties	9
Bijlage 1: toelichting op verschillen statische en semi-dynamische toedeling	123
Bijlage 2: Verschilplots	14
Bijlage 3: Voertuigverlies	17

1 Inleiding

In het kader van het programma Anders betalen voor Mobiliteit (AbvM) en mobiliteitsmanagement is de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch door het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Taskforce Mobiliteitsmanagement aangewezen als één van de regio's waar mogelijk mobiliteitsprojecten AbvM kunnen starten (spitsmijden) in combinatie met een regionaal convenant Mobiliteitsmanagement. De doelstellingen zijn het verminderen van congestie (AbvM) en het verminderen van de voertuigkilometers in de spits met tenminste 5% (Taskforce Mobiliteitsmanagement).

Door de werkzaamheden aan de A2 bij 's-Hertogenbosch en Eindhoven zullen de nu al optredende problemen verder toe gaan nemen. In de regio worden diverse initiatieven genomen om de problematiek te beperken. Wegwijs A2 is hiervan het meest bekende voorbeeld. Door middel van een pakket aan maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement is het doel om de hoeveelheid verkeer op de A2 in de spits met 10% te verlagen. Een andere mogelijke maatregel die zich nu aandient is spitsmijden. Deze maatregel is ook al op andere plaatsen in Nederland toegepast en daar effectief gebleken.

De vraag is nu in welke mate de Wegwijs A2-ambitie al dan niet aangevuld met spitsmijden en mogelijke uitbreidingen naar het middengebied tussen Eindhoven en Helmond een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersreductie in stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch en aan het verminderen van de congestie.

2 Uitgangspunten

De berekeningen zijn uitgevoerd met het verkeersmodel van de Provincie Noord-Brabant wat gebuikt is voor de Netwerkanalyse BrabantStad. Het betreft een semi-dynamische (Madam) toepassing van het NRM Noord-Brabant 3.1.1.

Er is gekozen voor toepassing van dit model omdat een semi-dynamisch model snelheden en reistijden beter berekend.

Het model is niet gebaseerd op de meest recente NRM-versie (3.3) maar er is gebruik gemaakt van de bestaande toepassing van de Netwerkanalyse. Hierdoor zijn de resultaten goed vergelijkbaar met de Netwerkanalyse maar kunnen er verschillen te zien zijn met de laatste NRM-prognoses. Op het schaalniveau waarop in deze studie uitspraken worden gedaan zal dit verschil zeer beperkt zijn. Ook omwille van de korte doorlooptijd van dit project is er voor gekozen van de bestaande toepassing gebruik te maken.

Voor een uitgebreide beschrijving van de gehanteerde uitgangspunten wordt verwezen naar de documentatie van het NRM Noord-Brabant.

2.1 Model Mobiliteitsmanagement stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch

Ten opzichte van het model wat is ingezet voor de Netwerkanalyse heeft een aantal wijzigingen plaatsgevonden welke hieronder worden toegelicht.

2.1.1 Interpolatie 2010/2011

Het originele model kent de jaren 2004 en 2020. De matrices voor 2010 en 2011 zijn afgeleid dmv een interpolatie van 2004 en 2020. Voorafgaand hieraan heeft een vergelijking met de ontwikkelingen in de verkeersintensiteiten plaatsgevonden.

De groei op het hoofdwegennet is de afgelopen jaren een stuk groter dan op het onderliggend wegennet. De gemiddelde groei die het NRM voorziet zit hier tussenin.

Er is besloten hier geen onderscheid in te maken voor de matrices 2010 en 2011.

2.1.2 Infrastructuur

Voor 2010 is uitgegaan van het netwerk van 2004. Hierin zijn de grote ontwikkelingen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden al verwerkt, belangrijkste hierbij zijn de aanleg van de A50, de ombouw van de A59 en de aanleg van de westelijke randweg 's-Hertogenbosch. Aanvullend hierop is voor 2010 de ombouw van Ekkersrijt meegenomen. Voor 2011 zijn ten opzichte van 2010 de volgende aanpassingen aan de infrastructuur doorgevoerd:

- ombouw ring A2 Den Bosch en Eindhoven voltooid
- A2 tussen Den Bosch en Eindhoven 2x3
- A2 tussen Leenderheide en Valkenswaard extra rijstrook (Noord -> Zuid)
- A58 Batadorp tot Oirschot extra rijstrook (Oost -> West)

2.1.3 Capaciteit

Voor 2010 en 2011 wordt uitgegaan van een toename van de capaciteit van het wegennet als gevolg van DVM-maatregelen en technologische ontwikkeling. Hiervoor is een toename van de capaciteit van 8% doorgevoerd voor het hoofdwegennet, provinciale wegen en stadsontsluitingswegen (snelheid ≥ 70 km/u). Dit is conform de aannames in de netwerk-analyse.

De werkzaamheden aan de A2 veroorzaken in 2010 een afname van de capaciteit van 20% bij 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Door extra inzet van DVM-maatregelen zal deze capaciteitsbeperking tot 10% worden teruggebracht.

2.2 Toets resultaten

De resultaten zijn beoordeeld door de projectgroep en gaven een goed beeld van de huidige/verwachte situatie. Omdat de toedeling een momentopname van de verkeersafwikkeling laat zien (er is gekozen voor 8:30) komen bepaalde knelpunten net wat meer of juist minder naar voren. Door ook een aantal andere tijdstippen te bekijken bleken ook deze punten op een goede manier zichtbaar.

3 Varianten

In dit hoofdstuk worden de verschillende varianten die zijn doorgerekend toegelicht. Aanpassingen aan de matrix zijn steeds alleen van toepassing op personenauto's.

3.1 Referentie 2010

In hoofdstuk 2 is toegelicht hoe de situatie 2010 tot stand is gekomen. Als referentiesituatie is uitgegaan van:

- capaciteitstoename DVM
- capaciteitsafname (-10%) op de randwegen Den Bosch en Eindhoven als gevolg van de werkzaamheden.

3.2 Ambitievariant 2010

In deze variant wordt het effect van de ambitie die is uitgesproken in beeld gebracht. Doel hierbij is het aantal voertuigen op de A2 terugdringen met 2000 per regio voor de ochtendspits. Hiervoor heeft een aantal bewerkingen aan de herkomst-bestemmingsmatrix plaatsgevonden die hieronder worden toegelicht. Uitgangspunt hierbij is geweest een dusdanige ingreep te plegen dat het beoogde effect wordt bereikt. Hierbij is dus gestuurd op de output. Voorafgaand hieraan is eveneens een variant doorgerekend waar wel op input is gestuurd (pendelvariant), deze variant wordt verder buiten beschouwing gelaten.

De volgende bewerkingen zijn voor deze variant doorgevoerd:

Pendel: één van de maatregelen die zal worden ingezet is het aanbieden van pendelbussen op bepaalde trajecten. Hoe de verdeling zal zijn over de verschillende relaties is afgeleid uit de huidige pendelstromen (bron: pendelonderzoek Provincie Noord-Brabant). Deze verhoudingen zijn gebruikt om het verkeer met bestemming Den Bosch of Eindhoven te verlagen. Per regio zijn er 1200 voertuigen voor de ochtendspits in mindering gebracht op het verkeer met bestemming Den Bosch of Eindhoven.

Generiek: naast de gerichte OV-maatregelen zullen ook meer algemene maatregelen worden genomen om het aanbod van het verkeer terug te dringen. Deze maatregelen zijn bijvoorbeeld ook gericht op doorgaand verkeer. Om dit effect in beeld te brengen is het A2-verkeer verlaagd.

Dit is gedaan door 3000 voertuigen per regio voor de ochtendspits uit de matrix te verwijderen. Door middel van een Selected Link is bepaald hoe de samenstelling van het verkeer op de A2 is (herkomsten en bestemmingen), naar rato van deze samenstelling is de hoeveelheid voertuigen verlaagd.

Pendel en Generiek samen geeft afname van 2100 voertuigen per uur per regio.

3.3 Mobiliteitsmanagement/Spitsmijden 2010

In deze variant wordt nog extra ingezet op mobiliteitsmanagement. Ten opzichte van de ambitievariant worden de volgende maatregelen nog toegevoegd:

- Aangenomen is dat spitsmijden geen aanvullend effect heeft op de HB-matrix voor verkeer naar 's-Hertogenbosch en Eindhoven
- Mobiliteitsmanagement Middengebied leidt tot een afname van 5% minder verplaatsingen naar bestemmingen in het Middengebied Eindhoven-Helmond.

Het totale verkeersaanbod neemt door deze maatregelen af met ruim 1800 voertuigen (in de ochtendspits).

3.4 Referentie 2011

Ten opzichte van 2010 is in 2011 de ombouw van de randwegen voltooid. In het verkeersaanbod is een (gemiddeld) jaarlijks groeicijfers doorgevoerd. De capaciteit van de wegen blijft ongewijzigd (inclusief toename van de capaciteit als gevolg van DVM).

3.5 Mobiliteitsmanagement/Spitsmijden 2011

Voor 2011 wordt uitgegaan van een afname van het aantal voertuigkilometers van 5% ten opzichte van de referentie 2011. Dit is een combinatie van mobiliteitsmanagement en het in stand houden van spitsmijden. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat aanvullend op maatregelen in de regio ook initiatieven buiten de regio zullen zorgen voor een afname van het verkeer. Modelmatig worden deze maatregelen vertaald in een afname van de personenauto-matrix van 6% voor alle verplaatsingen. Doordat door de afname het verkeer andere routes kiest komt de afname in voertuigen en in voertuigkilometers niet helemaal overeen. Door 6% als afname van de te kiezen komt de afname in voertuigkilometers uit op 5%. Voor de effecten van deze maatregelen is dus ook gestuurd op output.

4 Analyses

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de modelberekeningen gepresenteerd. Dit wordt gedaan door de kwaliteit van het wegennet te beoordelen op een aantal verschillende indicatoren die aan bod komen.

Bij de verschillende analyses moet steeds rekening gehouden worden met het feit dat sommige analyses met behulp van het statische- en andere met het semi-dynamische model zijn uitgevoerd. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar bijlage 1.

Bij de analyses waarbij de kwaliteit van het netwerk wordt weergegeven wordt gebruik gemaakt van het beoordelingskader wat is ontwikkeld voor de netwerkanalyses. Hierbij wordt gekeken naar gereden snelheden ten opzichte van een referentiesnelheid. In onderstaand kader wordt dit principe toegelicht.

Referentiesnelheden

Voor het bepalen van referentiesnelheden is aangesloten op de streefwaarden voor het rijkswegennet, zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit. Als indicator voor de bereikbaarheid over de weg is op relatieniveau de reistijd in de spits gekozen. Per wegcategorie is de geaccepteerde snelheid in de spits gedefinieerd (zie onderstaande tabel). Wordt die snelheid niet gehaald dan is sprake van een 'knelwegvak'. Een knelwegvak hoeft alleen opgelost te worden als de gehele deur tot deur relatie, die via onder andere dit wegvak wordt afgewikkeld, niet aan de norm voldoet.

Overzicht acceptabele snelheden in de spits in de Netwerkanalyse BrabantStad

Ligging	Type weg/ max. snelheid	Referentie-snelheid
Buiten de bebouwde kom	Ringwegen (autosnelweg)	50
	120	66
	100	66
	80	60 of 40
	60	50
Binnen bebouwde kom	70	50
	50 (2x2)	35
	50 (2x1)	30

De referentiesnelheid voor 80 km/uur-wegen verschilt. Op rijkswegen (concreet de N65 en de N69) worden de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit gebruikt (40 km/uur voor 80 km/uur-wegen). Voor de provinciale wegen de normsnelheden uit de BBB-studies (60 km/uur voor 80 km/uur-wegen).

3 In Brabant wordt de A2/A67 bij Eindhoven tot de categorie 'Ringwegen' gerekend.

4.1 Intensiteiten

Op een aantal verschilplots zijn de veranderingen in intensiteiten afgebeeld. Deze intensiteiten betreffen PAE per ochtendspits (2 uur) en zijn afkomstig van de statische toedeling. Effecten als gevolg van veranderingen in verkeersaanbod en door veranderende routekeuze zijn op deze afbeeldingen af te lezen. Zie hiervoor bijlage 2.

Er wordt steeds een vergelijking gemaakt met de referentie van het betreffende jaar.

4.1.1 Intensiteiten A2

Onderstaande tabel geeft de intensiteiten op de A2 weer voor de verschillende varianten. De intensiteiten zijn uitgedrukt in PAE per ochtendspits (07:00 – 09:00) voor beide richtingen samen.

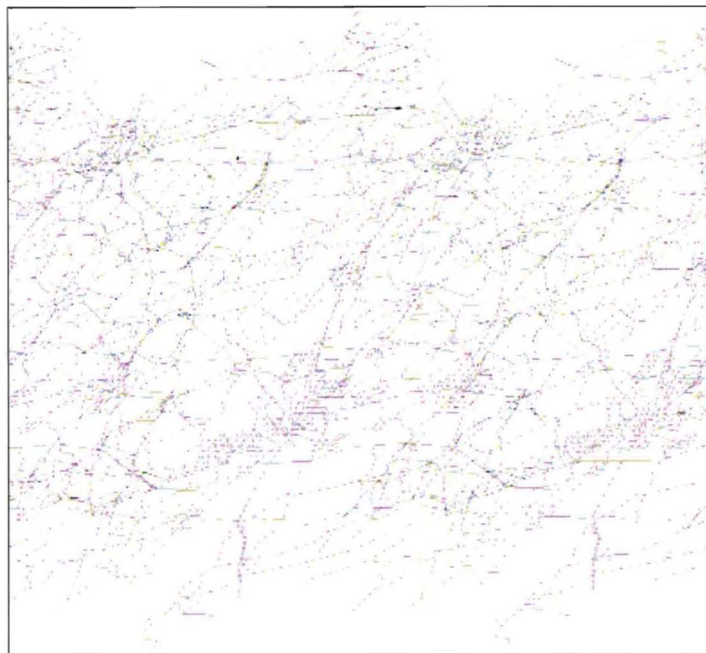
	Referentie 2010	Ambitie 2010	MM 2010	Referentie 2011	MM 2011
A2 Den Bosch (zuid 22400 van Empel)		20600	20600	26500	25400
A2 Den Bosch (noord van Vught)	18900	17000	17000	20800	19800
A2 Eindhoven (zuid 25100 van Batadorp)		23100	23000	28900	27900
A2 Eindhoven (oost 20500 van De Hogt)		18900	18800	23300	22200

4.2 Voertuigkilometers

Voertuigkilometers zijn een maat voor de hoeveelheid verkeer die gebruik maakt van (een deel van) netwerk in een bepaalde periode maal de afstand die daarbij wordt afgelegd. In onderstaande tabel wordt het totaal aantal afgelegde kilometers in de stadsregio Eindhoven - 's-Hertogenbosch inclusief een invloedsgebied (zie onderstaand figuur) weergegeven.

	Referentie 2010	Ambitie 2010	MM 2010	Referentie 2011	MM 2011
Voertuigkilometers (x1000)	4713	4476	4446	4816	4584
Vershil met referentie (%)		-5,0%	-5,7%	+2,2% ¹	-5,0%

¹ Ten opzichte van Referentie 2010



4.3 Knelwegvakken

	Referentie 2010	Ambitie 2010	MM 2010	Referentie 2011	MM 2011
Aantal kilometer knelwegvakken	605	584	581	577 ²	551 ²
Aantal voertuigkilometers op knelwegvakken (x1000)	912	780	762	584	494
Verschiil met referentie (%)		-14,5%	-16,5%		-14,8% ³

4.4 Voertuigverliesminuten

Voertuigverlies is een maat voor congestie op het wegennet. Hierbij wordt gekeken wat de gereden snelheid is ten opzichte van de referentiesnelheid (streefsnelheid). Weergegeven wordt het aantal minuten wat een voertuig er langer over doet dan als de snelheid op de referentiesnelheid zou liggen. Dit vermenigvuldigd met het aantal voertuigen geeft de voertuigverliesminuten.

Naast verlies (snelheid te laag) wordt er ook gekeken naar winst. Dit is het aantal minuten boven de referentie. Een maatregel kan tenslotte behalve het oplossen van knelpunten ook zorgen voor een snelheidsverhoging op andere netwerkdelen waar (nog) geen probleem is. Het totaal geeft het saldo 'verlies' en 'winst' weer, de totale winst voor het netwerk.

² In 2011 neemt de totale lengte van het netwerk toe met 39 km als gevolg van de extra banen op de A2.

³ Ten opzichte van Referentie 2011

	Referentie 2010	Ambitie 2010	MM/AbvM 2010	Referentie 2011	MM/AbvM 2011
Voertuigverliesminuten (x1000)	1523	1128	1102	582	494
Vershil met referentie 2010 (%)		-26%	-28%	-62%	-68%
Totale netwerkwinst (x1000)	-87	276	296	770	816

4.5 Voertuigverliesminuten per wegtype

In onderstaande tabel worden de voertuigverliesminuten verdeeld over verschillende wegtypen.

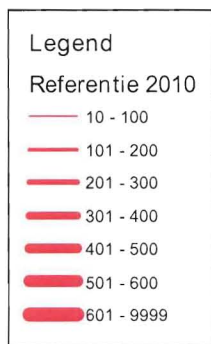
Voertuigverliesminuten (x1000)	Referentie 2010	Ambitie 2010	MM/AbvM 2010	Referentie 2011	MM/AbvM 2011
Hoofdwegennet	1176	810	798	182	145
Onderliggend wegennet	144	134	131	182	160
Stedelijk Wegennet	203	184	173	218	189

4.6 Knelrelaties

Als verdere uitwerking van de eerder genoemde knelwegvakken kan ook worden gekeken naar knelrelaties. Er wordt hier gekeken naar de kwaliteit van een verbinding (van deur tot deur) die is opgebouwd uit een aantal netwerkdelen. Het kan dus zijn dat een bepaalde relatie over een aantal knelpunten gaat maar op andere netwerkdelen de snelheid weer wat hoger is en er tijd wordt goedgeemaakt zodat op relatieniveau er wel voldaan wordt aan de norm. Bij deze analyse wordt (net als bij de knelwegvakken) de reistijd op een bepaalde relatie afgezet tegen de referentie om te bepalen of de reistijd voldoet of niet. Met deze informatie kan de bereikbaarheid van bepaalde gebieden in beeld worden gebracht. Het aantal voertuigverliesminuten op de knelrelaties is een indicator van de omvang van de knelrelaties (in plaats van alleen 'wel' of 'niet' knel).

Verplaatsingen x1000	Referentie 2010	Ambitie 2010	MM/AbvM 2010	Referentie 2011	MM/AbvM 2011
Aantal verplaatsingen naar Eindhoven en 's-Hertogenbosch	110	106	104	111	105
Aantal verplaatsingen op knelrelaties	27	25	25	30	23
% Verplaatsingen op knelrelaties	25%	24%	24%	27%	22%
Voertuigverliesminuten op knelrelaties (x1000)	43	33	30	28	18

Om overzicht te houden in het grote aantal relaties zijn deze gebundeld tot een beperkter aantal herkomst- en bestemmingsgebieden. Dit wordt hieronder gevisualiseerd. Bij deze afbeeldingen moet ook rekening gehouden worden dat hier alleen wordt getoond of een relatie wel of niet voldoet en het aantal voertuigen. Hier is dus geen rekening gehouden met de mate waarin een relatie niet voldoet (voertuigverlies).



Referentie 2010



Ambitie 2010



Mobiliteitsmanagement/Spitsmijden 2010



Referentie 2011



Mobiliteitsmanagement/Spitsmijden 2011



Bijlage 1: toelichting op verschillen statische en semi-dynamische toedeling

Verschillen resultaten statisch en semi-dynamisch (Madam)

Het verkeer wordt in een statische toedeling in één keer op het netwerk gezet. De intensiteiten laten de totale hoeveelheid verkeer die in 2 uur (ochtendspits) passeert zien, veranderingen treden op door ander aanbod verkeer of andere routekeuze.

Bij een dynamische toedeling wordt dezelfde hoeveelheid verkeer opgeknipt in meerdere kleine stukjes. Deze worden na elkaar toegedeeld. Hierbij speelt de snelheid van het verkeer ook een rol. Het kan voorkomen dat in een bepaalde periode verkeer niet kan worden afgewikkeld door een wegvak of kruispunt waardoor er verkeer blijft staan tot de volgende periode. Hierdoor kan het aantal voertuigkilometers hoger zijn dan het aanbod in deze periode. Andersom leidt een lage snelheid tot lagere intensiteiten (minder passerende voertuigen per uur) waardoor een knelpunt ook weer voor een verlaging van de voertuigkilometers kan zorgen.

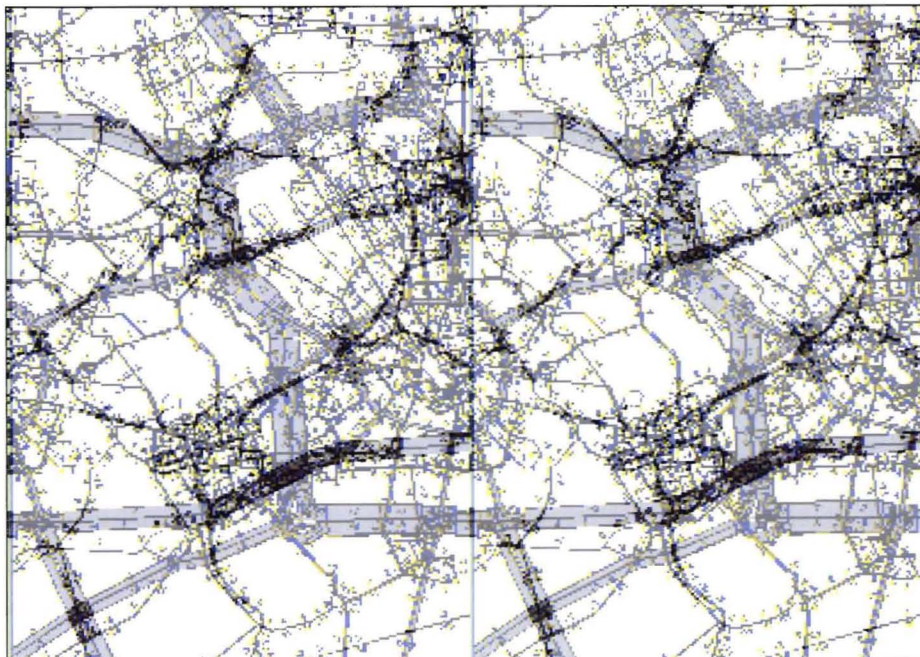
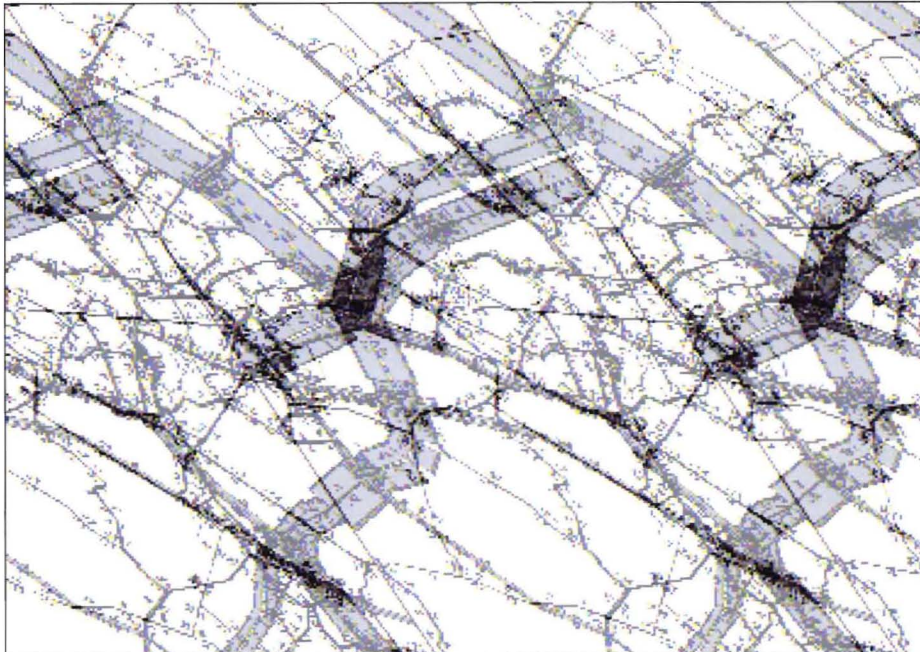
De tabel met voertuigkilometers kan als volgt worden geïnterpreteerd:

- statisch: toe-/afname verreden kilometers spitsperiode
- madam: toe-/afname verkeersdruk om 8:30 (maatgevend tijdstip)

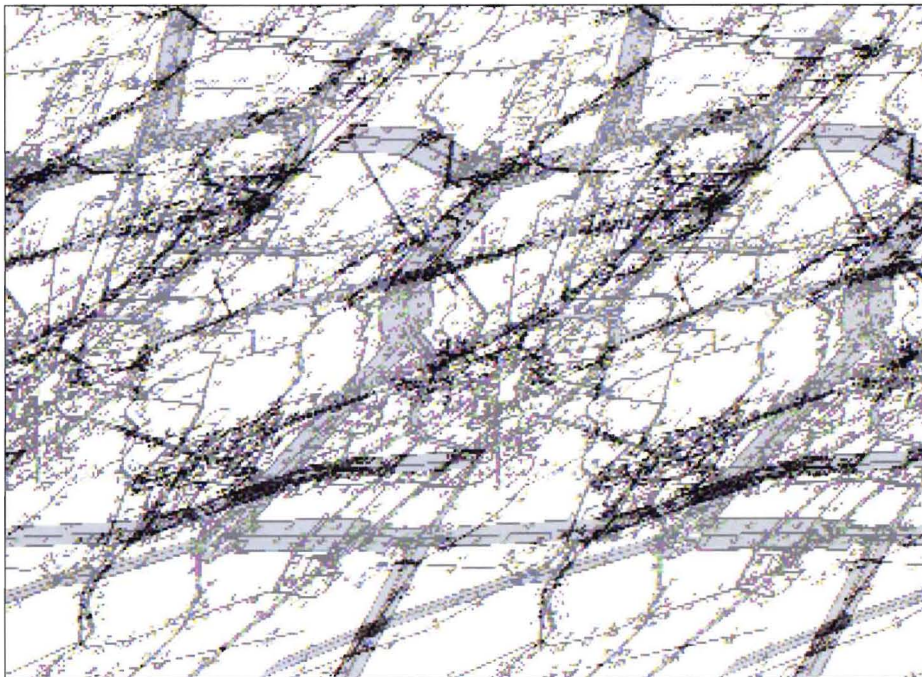
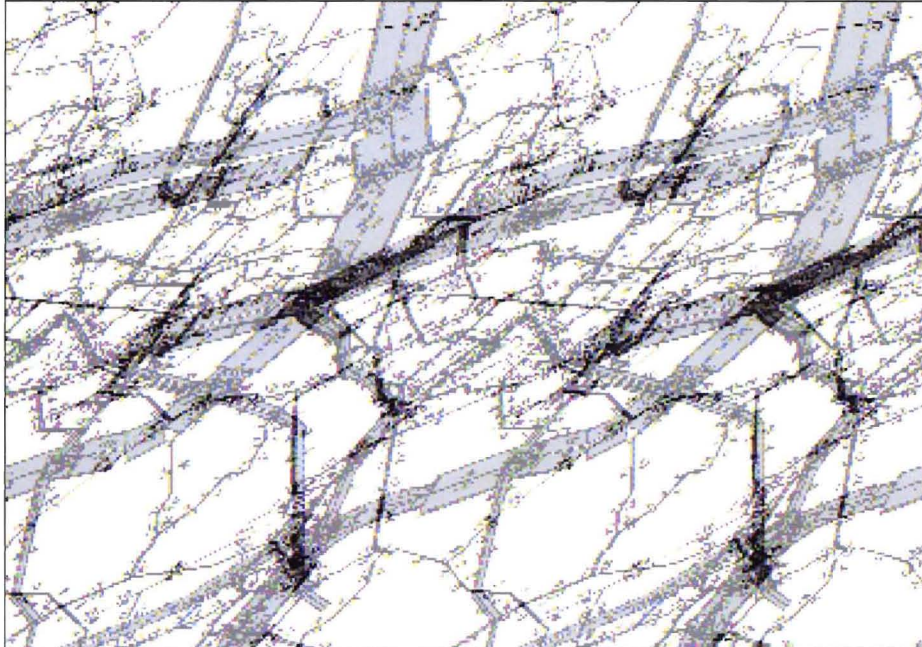
Conclusie uit bovenstaande toelichting is dat de Madamresultaten gevoelig zijn en op verschillende manieren worden beïnvloed. Van de resultaten op netwerkniveau zullen dan ook alleen de statische cijfers worden gepresenteerd.

Bijlage 2: Verschilplots

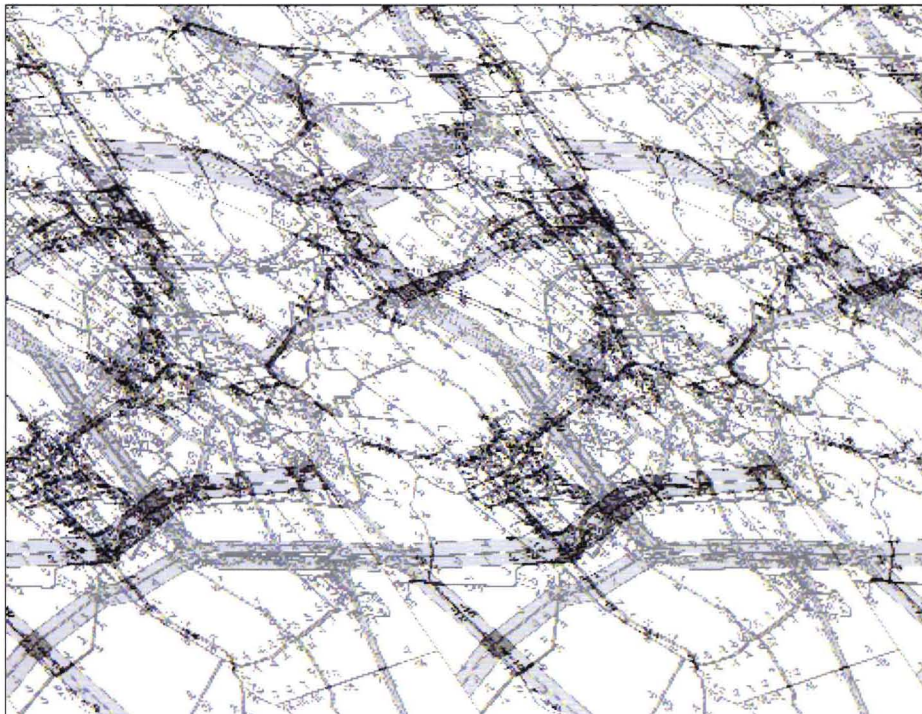
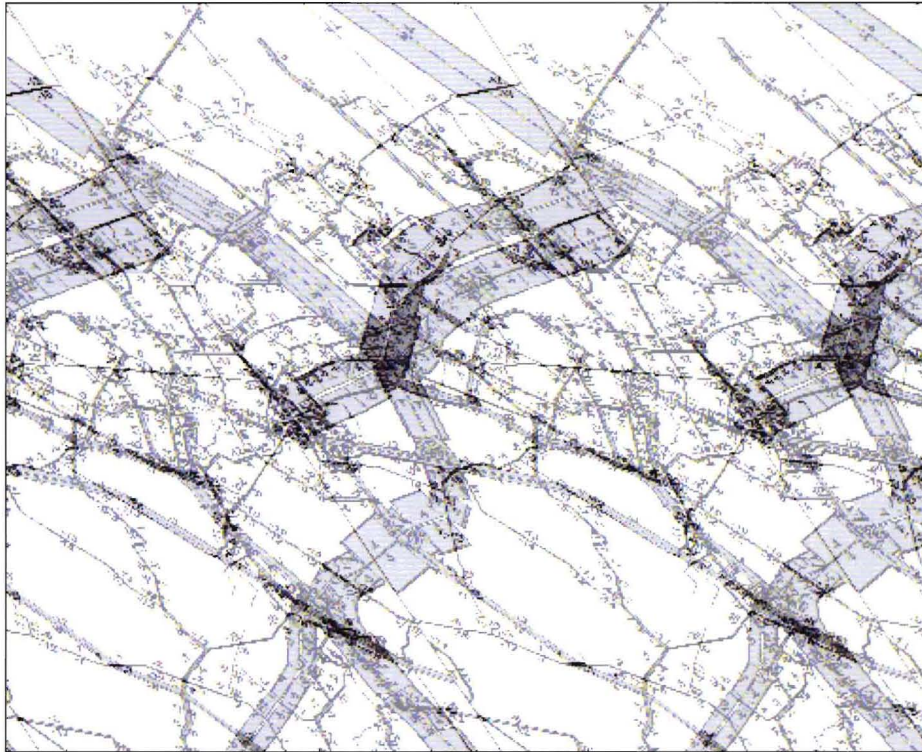
Ambitie 2010 (t.o.v. Referentie 2010, verschil in procenten)



Mobiliteitsmanagement/Spitsmijden 2010 (t.o.v. Referentie 2010, verschil in procenten)

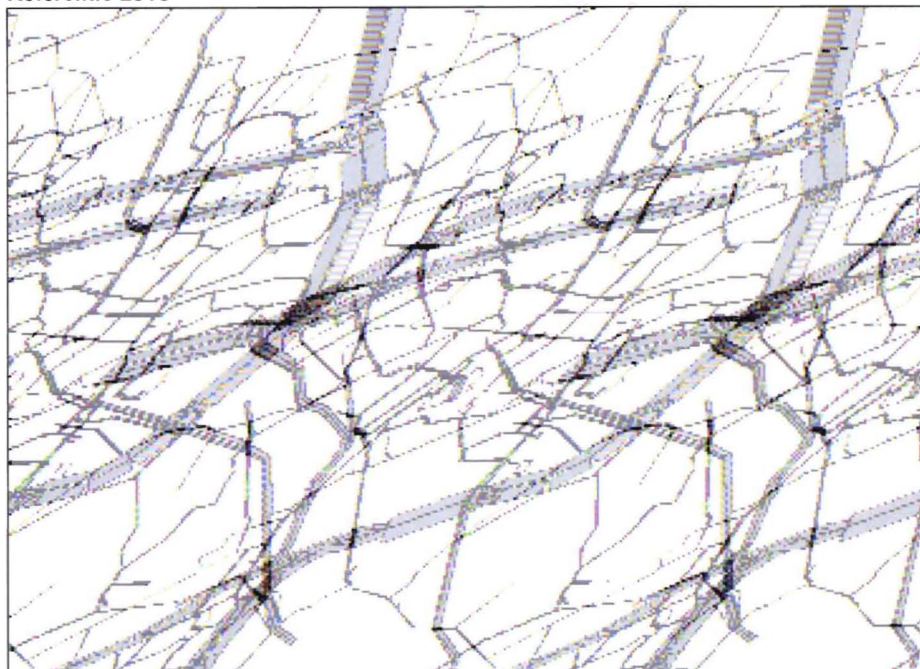


Mobiliteitsmanagement/Spitsmijden 2011 (t.o.v. Referentie 2011, verschil in procenten)

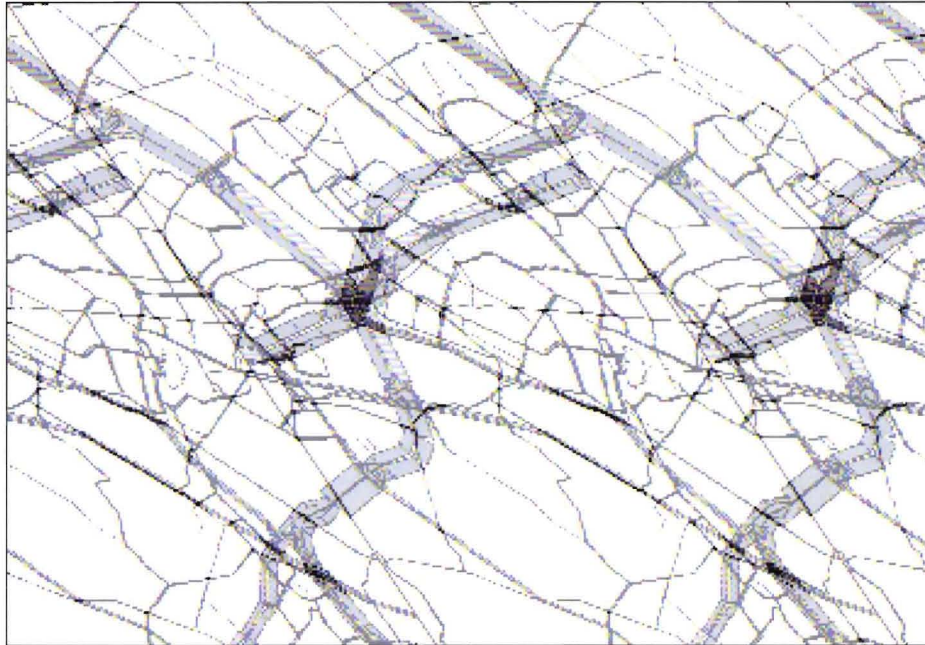


Bijlage 3: Voertuigverlies

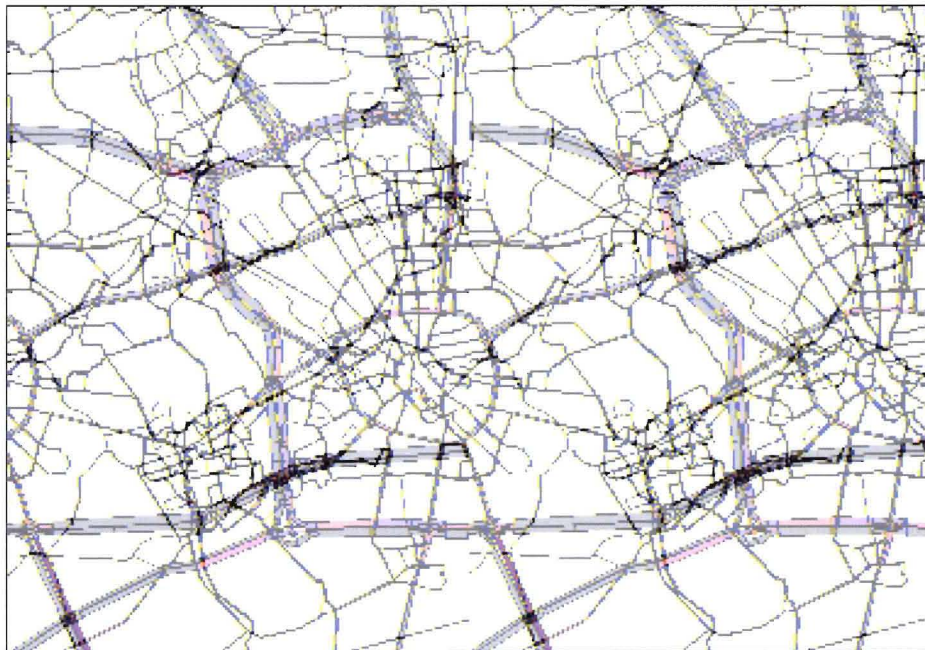
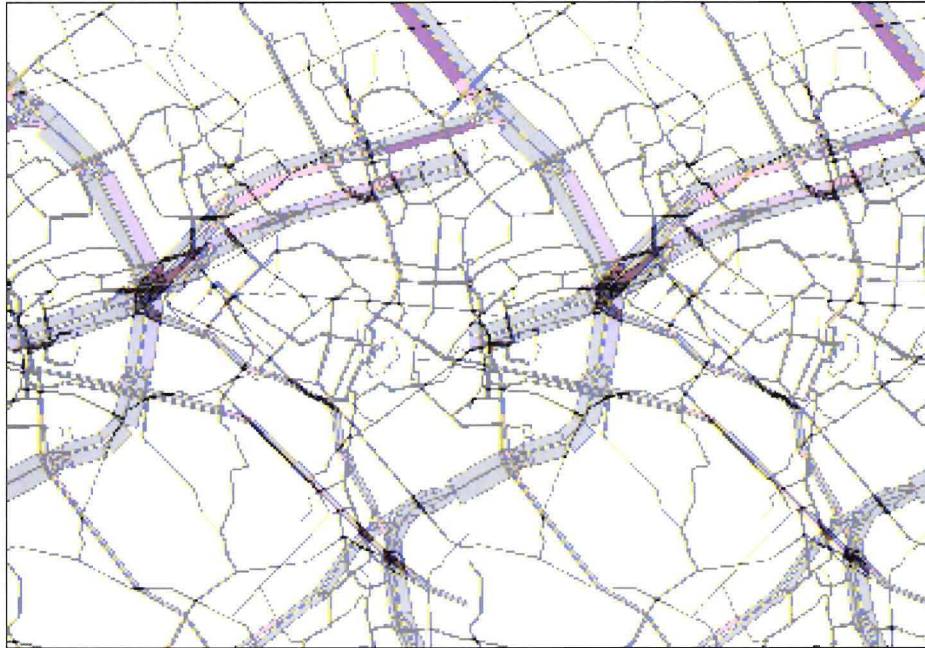
Referentie 2010



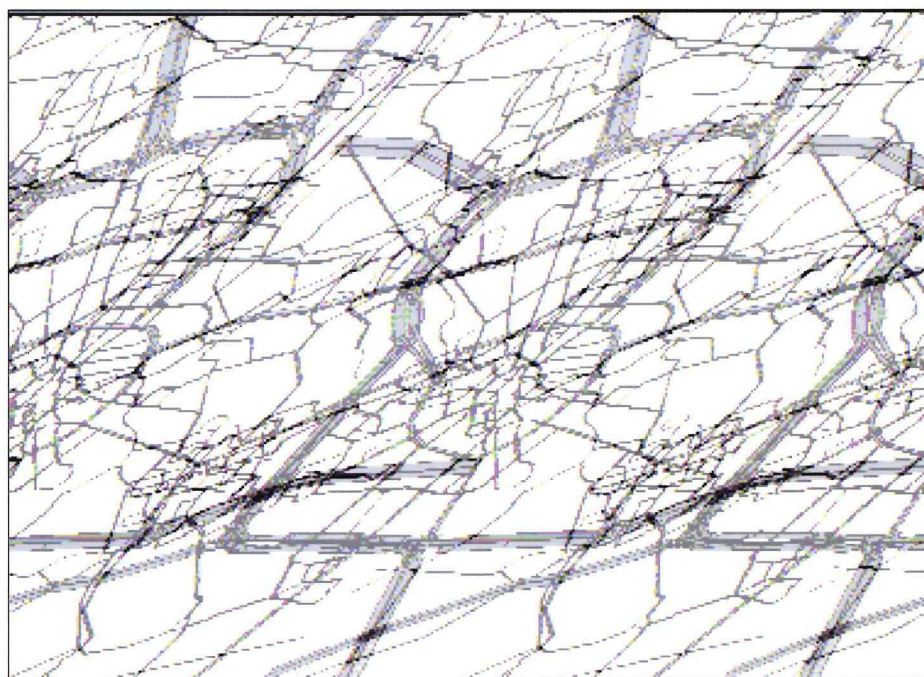
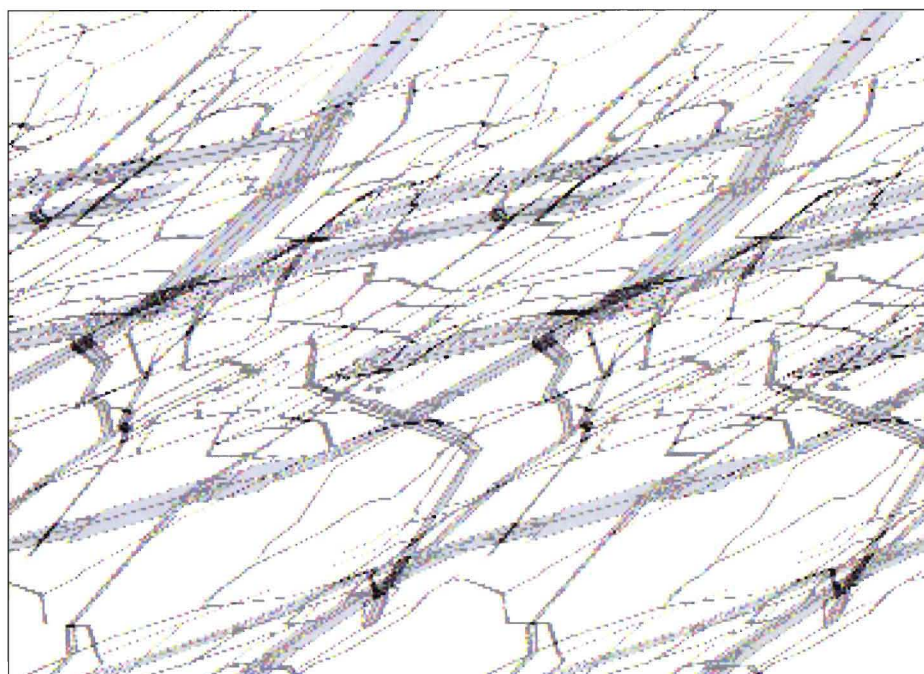
Ambitie 2010



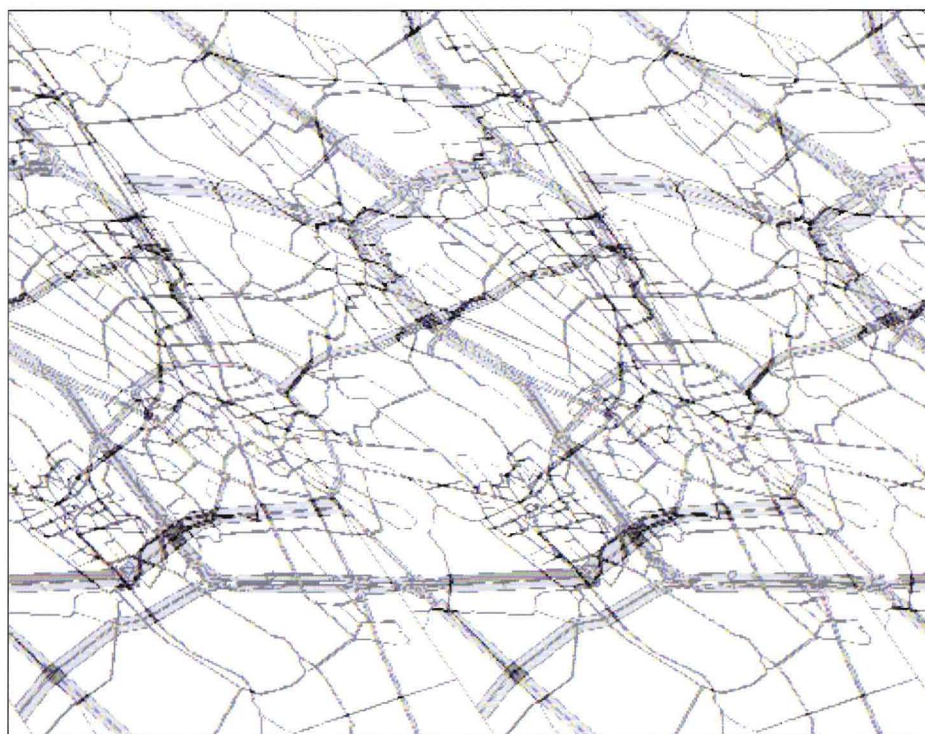
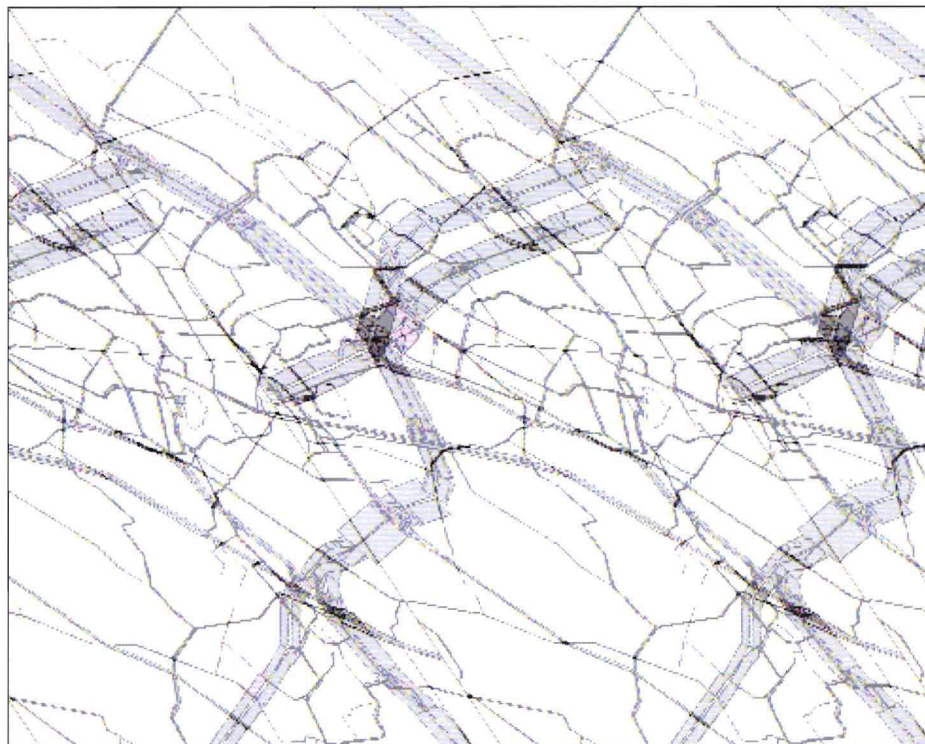
Mobiliteitsmanagement/Spitsmijden 2010



Referentie 2011



Mobiliteitsmanagement/Spitsmijden 2011



BESTUURSCONVENANT WEGWIJS A2

ONDERGETEKENDEN

Ondergetekenden bij dit convenant zijn de volgende partijen:

- (i) De **Minister van Verkeer en Waterstaat**, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de publiekrechtelijke rechtspersoon de **Staat der Nederlanden** (hierna gezamenlijk: "de Staat"), gevestigd te 's-Gravenhage en ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Hoofdingenieur-Directeur van de dienst Noord-Brabant van het Directoraat-Generaal van de Rijkswaterstaat, de heer drs. J.M.F. Diris.
 - (ii) De publiekrechtelijke rechtspersoon de **Provincie Noord-Brabant** en het **College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant** (hierna gezamenlijk: "de Provincie"), gevestigd te 's-Hertogenbosch, ter uitvoering van het besluit van het van het College van Gedeputeerde Staten van 4 maart 2008, en krachtens artikel 176 van de Provinciewet ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de gedeputeerde mevrouw drs. C. Steffens-van Nieuwenhuizen,
 - (iii) De publiekrechtelijke rechtspersoon (openbaar lichaam in de zin van artikel 2 lid 1 van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen) **Samenwerkingsverband Regio Eindhoven** en het **Dagelijks Bestuur van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven** (hierna gezamenlijk: "SRE"), gevestigd te Eindhoven, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door het lid van het Dagelijks bestuur de heer drs. H.J.A. van Merrienboer.
 - (iv) De publiekrechtelijke rechtspersoon de **Gemeente 's-Hertogenbosch** en het **College van Burgemeester & Wethouders van de Gemeente 's-Hertogenbosch** (hierna gezamenlijk: "'s-Hertogenbosch"), gevestigd te 's-Hertogenbosch, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder de heer drs. B.S. Eigeman, daarbij handelend onder het voorbehoud van goedkeuring van de Raad van de gemeente 's-Hertogenbosch en aldus eerst na die goedkeuring gebonden aan en gerechtigd tot het in dit convenant bepaalde.
 - (v) De publiekrechtelijke rechtspersoon de **Gemeente Eindhoven** en het **College van Burgemeester & Wethouders van de Gemeente Eindhoven** (hierna gezamenlijk: "Eindhoven"), gevestigd te Eindhoven, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder de heer drs. H.J.A. van Merrienboer.
 - (vi) De rechtspersoonlijkheid bezittende **Kamer van Koophandel Brabant** (hierna: KvK) mede kantoorhoudende aan de John F. Kennedylaan 2 te Eindhoven, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. A.L.M. Nelissen.
- en:
- (vii) De rechtspersoonlijkheid bezittende vereniging met volledige rechtsbevoegdheid de **Brabants-Zeeuwse Christelijke Werkgeversvereniging** (hierna: "BZW" of "Werkgevers"), gevestigd te Tilburg, kantoorhoudende aan het Reitseplein 5 te Tilburg en

ingeschreven in het handelsregister met nummer 40258492, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. P.J.J.M. Swinkels.

Ondergetekende bij dit convenant is voorts:

(viii) De stichting **Stichting Wegwijs A2** (hierna ook wel: "de Stichting"), gevestigd te 5037 AA Tilburg, aldaar kantoorhoudende aan het Reitseplein nr. 5, ingeschreven in het handelsregister met nummer 40258492, ten deze vertegenwoordigd door P.J. van der Meij.

Partijen onder (i) tot en met (vii) worden hierna afzonderlijk en gezamenlijk ook wel aangeduid als "Partij" en "Partijen", aldus dat de Stichting niet behoort tot de ondergetekende(n) die met "Partij(en)" worden bedoeld.

OVERWEGINGEN:

(a) Partijen nemen het volgende in overweging:

- a.1 In de periode gelegen tussen het begin van het jaar 2008 en het einde van het jaar 2009 zal door wegwerkzaamheden aan de snelweg A2 ernstige verkeershinder ontstaan in de regio's Eindhoven en Den Bosch.
- a.2 Partijen voorzien belangrijke directe en indirecte milieuhinder en economische hinder als gevolg van deze verkeershinder, doordat woon-werk-verkeer en ander bedrijfsgerelateerd verkeer ten gevolge van die verkeershinder zal uitwijken naar minder geschikte wegverbindingen en doordat de bereikbaarheid van ondernemingen en instellingen zal afnemen, zowel voor de werknemers van deze ondernemingen en instellingen als voor hun leveranciers en afnemers.
- 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, naar andere vormen van collectief personenvervoer en naar minder milieu-belastende vormen van individueel vervoer en nachtvervoer van de weg naar water en spoor.
- a.4 De Staat neemt daarbij verder in overweging het belang om in samenwerking met medeoverheden en private partijen ervaring op te doen met maatregelen die een bijdrage leveren aan het terugdringen van het autogebruik in de spitsperiodes ten behoeve van de doorstroming tijdens grootschalige wegwerkzaamheden.
- a.5 De Provincie neemt daarbij verder in overweging dat (mobiliteits)beleid is ontwikkeld via het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan alsmede specifiek een OV visie is ontwikkeld "OV in Brabant: Snel - Schoon - Sociaal; Visie openbaar vervoer 2006-2020." In dit beleid past dat de Provincie mede zorg draagt voor behoud van de mobiliteit en de bereikbaarheid van de economische centra bij de uitvoering van grote infrastructurele werken. Daarbij is met name ook het openbaar vervoer een instrument dat hiertoe mede kan worden ingezet. Met de voorgenomen maatregelen wordt een bijdrage geleverd in de ontwikkeling van een Beter Bereikbaar Brabant.
- a.6 SRE en Eindhoven nemen daarbij verder in overweging dat de door het Platform Wegwijs A2 voorgestane aanpak aansluit op de zogenaamde Zevensprong van Verdaas (i.c. stap 3) en daarmee aansluit op en past binnen het medio 2007 tot stand gekomen Bereikbaarheidsakkoord Zuidoostvleugel BrabantStad (i.c. deelbesluit 2.2.), en SRE neemt voorts in overweging het bepaalde in artikel 3, lid 2 sub a van de Verordening Regionaal Mobiliteitsfonds SRE 2007.
- a.7 's-Hertogenbosch neemt daarbij verder in overweging dat de door het Platform Wegwijs A2 voorgestane aanpak past binnen het vigerende bereikbaarheidsbeleid van de stad, als laatste verwoord in het beleidsplan verkeer en vervoer 's-Hertogenbosch

Bereikbaar" van 2000 en als college concept in de "Ontwerp Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch" in 2007.

- a.8 KvK neemt daarbij verder in overweging dat het nemen van de eigen verantwoordelijkheid door het bedrijfsleven eraan kan bijdragen dat regelgeving over vervoersmanagement overbodig wordt.
- a.9 BZW neemt daarbij verder in overweging dat tot de bijdragen die van de zijde van werkgevers aan de oplossing van de hiervoor aangeduide problematiek en de benutting van de hiervoor genoemde kansen onder meer kan behoren de inschakeling en ter beschikkingstelling van de Stichting als uitvoeringsorganisatie van de hierna te beschrijven maatregelen.
- (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 aangeprepen in het kader van een samenwerking van overheid en bedrijfsleven, waartoe Partijen reeds hebben tot stand gebracht het Platform Wegwijs A2, waaraan alle Partijen deelnemen en in welk kader Partijen gezamenlijk tot het volgende verkort aangeduide en in **bijlage I** meer uitgebreid beschreven maatregelenpakket hebben besloten:
- de aanleg van P+R voorzieningen;
 - maatregelen ter stimulering van de fiets in het voor- en natransport;
 - maatregelen ter stimulering van carpooling;
 - maatregelen ter stimulering van telewerken;
 - maatregelen gericht op het gebruik van logistiek gunstige (externe) vergaderlocaties;
 - intensivering van openbaar vervoer uitgevoerd op basis van bestaande concessies;
 - de inrichting van een op bestaand openbaar vervoer aanvullend netwerk van (snelweg)busdiensten en eventueel ook:
 - de inrichting van een aanvullend netwerk van collectief busvervoer;
 - maatregelen gericht op aanpassing van logistieke processen van goederenvervoer ten behoeve van de ondernemingen werkzaam in of vanuit het projectgebied.
- (c) Partijen hebben tenslotte in hun overwegingen betrokken de bij het hiervoor geduide pakket maatregelen behorende projectbegroting (**bijlage II**).
- (d) 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.
- (e) Daarbij hebben Partijen onderkend, dat de verplichtingen en risico's terzake van de financiering van deze maatregelen voorshands het zwaarst drukken op de Staat, de Provincie en SRE, reden waarom deze drie partijen in de samenwerking op een enkel onderwerp meer zeggenschap hebben dan de andere aan deze samenwerking deelnemende partijen.
- (f) Daartoe wensen Partijen het volgende vast te leggen in dit convenant (hierna: "Convenant").

OVEREENGEKOMEN BEPALINGEN:

1 Bijlagen

- 1.1 De volgende bij dit Convenant behorende bijlagen maken integraal onderdeel uit van dit Convenant:
- | | |
|---------------|---|
| Bijlage I | Uitvoerings- en realisatieplan (versie 1) |
| Bijlage II: | Projectbegroting (waarvan deel uitmaakt de liquiditeitsbegroting en het schema van bevoorschotting; <u>wordt na ondertekening toegevoegd</u>) |
| Bijlage III: | Projectkaart |
| Bijlage IV : | Het beheersplan, waarin onder meer zijn vastgelegd verantwoordingsverplichtingen van de Stichting en verplichtingen in verband met subsidievaststelling |
| Bijlage V: | Concept-overeenkomst m.b.t. inkoop O.V. |
| Bijlage VI: | Statuten Stichting Wegwijs A2 |
| Bijlage VII: | Concept-subsidiebeschikkingen |
| Bijlage VIII: | Concept-ontheffingsbeschikkingen als bedoeld in artikel 29 Wp 2000 |
- 1.2 In geval van tegenstrijdigheid tussen de bijlagen van dit Convenant enerzijds en de bepalingen van dit Convenant anderzijds, prevaleren in het raam van de uitleg en toepassing van dit Convenant 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 lid 1 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 rechten verkrijgt of verplichtingen op zich neemt die het in de leden 1 en 2 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 lid 4 neemt evenwel de verplichting op zich om:
- zoveel mogelijk te voorkomen dat de onder de vigeur van het Platform genomen, te nemen en uit te voeren maatregelen worden doorkruist en;
 - 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 Wegwijs A2

- 3.1 Partijen zullen periodiek overleggen over de in overwegingen (a).1 tot en met (a).3 beschreven problematiek, over de in **bijlage I** beschreven maatregelen waartoe in verband daarmee is besloten, over de uitvoering en financiering van die maatregelen en over eventuele aanvullende maatregelen.
- 3.2 Dat periodieke overleg zal plaatsvinden onder de benaming "Platform Wegwijs A2" (hierna: Platform). Het Platform is slechts een overlegforum. Het Platform heeft geen rechtspersoonlijkheid, is geen personenvennootschap, heeft geen eigen vermogen en kan geen verplichtingen aangaan. Partijen noch de Stichting mogen dan ook niet 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 unanimititeit.
- 3.5 Voorzitter van het Platform is de heer P.J. van der Meij. Mocht de heer Van der Meij 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 Van der Meij, wijzen de Partijen tijdelijk een van de vertegenwoordigers van de Partijen aan als voorzitter.
- 3.6 Het Platform zal vijfmaal per jaar of zoveel vaker als door de voorzitter noodzakelijk geacht vergaderen, 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 of tussen Partijen nader overeengekomen 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 zich er in elk geval toe dat de meest gereede 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 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 ofwel de concept-wijzigingsovereenkomst 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 Stichting informeert Partijen zo spoedig mogelijk over aldus in werking getreden wijzigingen. Vertragingen hierin staan niet aan inwerkingtreding overeenkomstig het in onderdeel (iv) van lid 1 bepaalde in de weg.

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 verbonden zullen zijn.

6.2 In afwijking van het in lid 1 bepaalde zijn de Staat, de Provincie en SRE gedrieën 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 de Staat, de Provincie en/of SRE dient. De Staat, de Provincie en SRE 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 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, lid 2 volstaat – in afwijking van het in artikel 5 (wijziging van het Convenant) bepaalde - de instemming van de Staat, de Provincie en SRE

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 uitredende Partij tot schadevergoeding gehouden te zijn.
- 7.2 Het in lid 1 bepaalde laat evenwel onverlet dat de uitredende Partij gehouden blijft tot hetgeen waartoe zij zich voor de uitreding reeds had verbonden.
- 7.3 Partijen nemen de verplichting op zich om voorafgaand aan een uittredingsbericht als bedoeld in lid 1 eenmaal 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 uitreding kan worden vermeden.

8 Uitvoerings- en realisatieplan

- 8.1 Aan dit Convenant is als **bijlage I** versie 1 van het uitvoerings- en realisatieplan gehecht, waarin is aangegeven op welke wijze en met welke fasering en/of planning aan de maatregelen bedoeld in onderdeel (b) van de Considerans van dit Convenant uitvoering zal worden gegeven, en waarin wordt aangegeven welke prestaties in natura c.q. prestaties in de vorm van financiële middelen daartoe, met welke fasering en/of planning, door de desbetreffende Partij geleverd zal moeten worden.
- 8.2 De Stichting zal na inwerkingtreding van dit Convenant, steeds wanneer dat nodig of wenselijk is – waaronder ook te verstaan de situatie dat één van de Partijen op een vergadering van het platform laat weten van oordeel te zijn dat dit wenselijk is – concept-ervolgversies van het uitvoerings- en realisatieplan opstellen.
- 8.3 Het concept van vervolgversies van het uitvoerings- en realisatieplan zal op de wijze voorzien in artikel 5 (wijzigingen van het Convenant) tot onderdeel van dit Convenant worden gemaakt.

- 8.4 Indien Partijen langs de weg van artikel 5 (wijziging van het Convenant) niet binnen één maand na toezending van het in leden 2 en 3 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.
- 8.5 Indien het in lid 4 bedoelde overleg niet tot overeenstemming voert blijft de bestaande versie van het uitvoerings- en realisatieplan bindend, zulks tenzij zich een situatie als bedoeld in artikel 6:258 BW voordoet. Doet zich een situatie als bedoeld in artikel 6:258 BW voor, dan zijn Partijen gehouden daarvoor in onderling overleg een oplossing te zoeken. Voert dat overleg niet binnen een maand tot een oplossing, dan staat het elk der Partijen vrij de rechter te verzoeken toepassing aan artikel 6:258 BW te geven.

9 Verplichtingen van Partijen

- 9.1 Partijen nemen jegens elkaar de verplichting op zich tot uitvoering van de in het als **bijlage I** bij dit Convenant behorende uitvoerings- en realisatieplan (versie 1) beschreven maatregelen zulks met inachtneming van de daarin beschreven concretisering, fasering en planning, alsmede tot de uitvoering van de maatregelen als beschreven in de vervolgversies daarvan, waaraan Partijen op de voet van artikel 8, lid 3 e.v. hun instemming geven, zulks eveneens met inachtneming van de daarin beschreven concretisering, fasering en planning. De financiële middelen beschikbaar gesteld uit hoofde van de hierna te beschrijven besluiten tot verlening van subsidies zullen mede mogen worden benut voor de uitvoering en realisatie van de door alle Partijen overeenkomstig artikel 8, lid 3 goedgekeurde vervolgversies van het uitvoerings- en realisatieplan, en Partijen nemen de verplichting op zich om, indien de in de hierbedoelde vervolgversies beschreven maatregelen het bestek van de eerdere subsidieverleningsbesluiten te buiten gaan, het daarheen te leiden dat in die gevallen het bereik van die subsidieverleningsbesluiten zal worden aangepast aan de goedgekeurde vervolgversie van het uitvoerings- en realisatieplan.
- 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 terzake van die nadere maatregelen vast te stellen uitvoerings- en realisatievoorwaarden (verplichtingen, planning, fasering).
- 9.3 Onverminderd hetgeen in en op grond van artikel 8 is geregeld ter uitvoering en realisering van de in **bijlage I** beschreven maatregelen zullen Partijen de volgende bij elk der Partijen genoemde prestaties ten behoeve van de realisatie van de in **bijlage I** beschreven maatregelen leveren:
- Staat: bijdragen ter geraamde waarde van € 10.100.000,= bestaande uit subsidieverlening van € 3.484.000,= (welke subsidie niet verhoogd zal worden met de eventueel door de Stichting verschuldigde BTW) en uit de aanleg van P & R-plaatsen en kleine infrastructuur ter geraamde waarde van in totaal € 6.616.000,= (incl. BTW) met dien verstande dat de Staat, in het geval hij er voor kiest deze aanleg geheel of gedeeltelijk achterwege te laten, tot aanvullende

- subsidieverlening aan de Stichting zal doen besluiten en wel tot het vrijgevalen bedrag. Indien Partijen gezamenlijk van oordeel zijn dat zulks niet (langer) dienstig is voor de met dit Convenant te realiseren doelen staat het de Staat evenwel vrij deze aanvullende subsidieverlening achterwege te laten;
- Provincie: subsidieverlening van € 3.100.000,= (welke subsidie niet verhoogd zal worden met de eventueel door de Stichting verschuldigde BTW) en verdichting/versterking van openbaar vervoer uit hoofde van de bestaande concessies met een geraamde waarde van € 500.000,= (excl. BTW), met dien verstande dat de Provincie, in het geval zij er voor kiest deze verdichting/versterking geheel of gedeeltelijk achterwege te laten, tot aanvullende subsidieverlening aan de Stichting zal doen besluiten en wel tot het vrijgevalen bedrag. Indien Partijen gezamenlijk van oordeel zijn dat zulks niet (langer) dienstig is voor de met dit Convenant te realiseren doelen staat het de Provincie evenwel vrij deze aanvullende subsidieverlening achterwege te laten;
 - SRE: subsidieverlening van € 2.150.000,= (welke subsidie niet verhoogd zal worden met de eventueel door de Stichting verschuldigde BTW) en verdichting/versterking van openbaar vervoer uit hoofde van de bestaande concessies met een geraamde waarde van € 600.000,= (excl. BTW), met dien verstande dat SRE, in het geval zij er voor kiest deze verdichting/versterking geheel of gedeeltelijk achterwege te laten, tot aanvullende subsidieverlening aan de Stichting zal doen besluiten en wel tot het vrijgevalen bedrag. Indien Partijen gezamenlijk van oordeel zijn dat zulks niet (langer) dienstig is voor de met dit Convenant te realiseren doelen staat het SRE evenwel vrij deze aanvullende subsidieverlening achterwege te laten;
 - 's-Hertogenbosch: voorzieningen ter (geraamde) waarde van maximaal € 750.000,= (excl. BTW), indien bij realisatie wenselijk met aanwijzing van de Stichting als vertegenwoordiger.
 - Eindhoven: voorzieningen ter (geraamde) waarde van maximaal €750.000,= (excl. BTW).
 - KvK: vergoeding van een bedrag van maximaal € 100.000,= (welk bedrag niet met BTW zal worden verhoogd) als bijdrage in de aan de OV-bedrijven te betalen fees.
 - KvK en BZW: maatregelen gericht op de afzet van wegwijspassen door de Stichting tot een streefbedrag van in elk geval € 6.000.000,= (excl. BTW).

met dien verstande

- (i) dat de vaststelling van de subsidie gerelateerd zal zijn aan de daadwerkelijk door de Stichting gerealiseerde maatregelen en slechts tot dekking zal strekken van de door de Stichting gedragen kosten die niet uit andere opbrengsten dan subsidieopbrengsten gedekt kunnen worden, en:

(ii) dat de Stichting, steeds wanneer de wet op de Omzetbelasting dit vordert, aan de desbetreffende Partij een BTW-factuur zal verzenden waarvan deze Partij tot voldoening is gehouden terwijl deze Partij voorts bevoegd is in het kader van de vaststelling van de te haren laste komende subsidie de vast te stellen subsidie te verminderen met de op deze facturen betaalde, waarbij SRE en de Provincie de ten hunnen laste komende subsidie met de netto-bedragen van de hen toegezonden facturen zullen doen verlagen (dat wil zeggen de factuurbedragen exclusief BTW) en de Staat de te zijnen laste komende subsidie met bruto-bedragen (dat wil zeggen de factuurbedragen inclusief BTW) aan hem toegezonden facturen zal verlagen.

9.4 Partijen zullen de uitvoering van deze verplichtingen aldus ter hand nemen dat zij de in het uitwerkings- en realisatieplan beschreven en door hen te leveren prestaties in natura ter hand nemen en voltooiën binnen de in het uitvoerings- en realisatieplan vastgestelde fasering en/of planning, en voorts de andere Partijen en de Stichting over de daartoe strekkende werkzaamheden, eventuele vertragingen en de oplevering daarvan zullen rapporteren. Partijen zullen de in het uitwerkings- en realisatieplan beschreven en door hen te leveren financiële prestaties leveren door het daarheen te leiden dat de aan hen verbonden bestuursorganen door middel van daartoe strekkende subsidieverleningsbesluiten en subsidiebevoorschottingsbesluiten de Stichting als uitvoeringsorganisatie in staat zullen stellen de maatregelen binnen de daarvoor voorziene fasering en planning uit te (doen) voeren.

9.5 Partijen zullen doen voorzien in bevoorschotting overeenkomstig het schema van bevoorschotting dat onderdeel is van de als **bijlage II** bij dit Convenant gevoegde projectbegroting, welke bevoorschotting er mede op gericht zal zijn de Stichting in staat te stellen haar eventuele verplichtingen uit hoofde van de Wet op de Omzetbelasting tijdig na te komen respectievelijk de aan haar door derden/ondernemers in rekening gebrachte bedragen inclusief omzetbelasting te voldoen. De eventuele terugbetalingsverplichtingen voortvloeiend uit subsidievestigingen die lager zullen zijn dan de aan de Stichting uitbetaalde voorschot-bedragen zullen op zodanige wijze en met inachtneming van zodanige termijnen worden vastgesteld dat de Stichting eerst na de ontvangst van BTW-restituties tot slotbetalingen op de terugbetalingsverplichtingen zal worden aangesproken.

9.6 De subsidie-aanspraken die de Stichting door middel van de in lid 4 bedoelde subsidieverleningsbesluiten zullen worden verleend worden gerelateerd aan de daadwerkelijk door de Stichting gerealiseerde en bekostigde maatregelen, en zullen op basis van nacalculatie van de kosten die de Stichting in verband met die maatregelen heeft gemaakt – zulks onder aftrek van de door de Stichting met behulp van die maatregelen gerealiseerde opbrengsten – leiden tot subsidievestigingsbesluiten. Daartoe zal de Stichting tijdig en adequaat subsidievestigingsbesluiten aanvragen. Indien de gerealiseerde kosten van de uitgevoerde maatregelen lager zijn dan de kosten van de desbetreffende maatregel als geraamd in de als **bijlage II** bij dit Convenant gevoegde projectbegroting zullen de bespaarde kosten aan Partijen worden toegerekend naar de mate waarin zij overeenkomstig lid 3 meedragen in de kosten van de betreffende maatregel.

- 9.7 Partijen onderkennen, dat de uit hoofde van artikel 9 te nemen besluiten onderworpen zijn aan publiekrechtelijke regelgeving en onderkennen dat deze regelgeving – al dan niet na rechterlijke tussenkomst – geheel of gedeeltelijk in de weg kan staan aan het onverkort of ongewijzigd 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 dan wel, mochten deze niet gevonden kunnen worden, te onderhandelen over aanpassing van dit Convenant.
- 9.8 Voorzover de verplichtingen die Partijen met dit Convenant op zich nemen ertoe strekken dat door de aan partijen verbonden bestuursorganen subsidieverleningsbesluiten ten gunste van de Stichting worden genomen zal subsidieverlening plaatsvinden met toepasselijkverklaring van de voorschriften neergelegd in het als **bijlage IV** bij dit Convenant behorende beheersplan. De subsidieverlenende Partijen en de Stichting komen in verband met de beoogde subsidiebesluiten overeen dat dit Convenant mede het karakter heeft van een subsidie-uitvoeringsovereenkomst als bedoeld in artikel 4:36 Awb.
- 9.9 Concepten van de beoogde besluiten inzake subsidieverlening en bevoorschotting zijn als **bijlage VII** aan dit Convenant gehecht.
- 9.10 Partijen onderkennen, dat de Projectbegroting thans op een tekort sluit en dat dit in verband met onder meer het niet indexeren van subsidies en/of BTW-kwesties nog kan toenemen. Partijen onderkennen voorts, dat de overeenkomstig artikel 9, lid 3 beoogde afzet van wegwijspassen kan tegenvallen en ook daardoor tekorten kunnen ontstaan. Partijen zullen tijdig in de loop van het jaar 2008 het maatregelenpakket en de uitvoering daarvan evalueren en zullen in dat raam bezien of er aanleiding is en mogelijkheden zijn om de in lid 3 bedoelde maxima van subsidieverlening te verhogen dan wel de noodzaak bestaat tot het doorvoeren van bezuinigen door het maatregelenpakket en/of de uitvoering en realisatie daarvan te beperken. Partijen nemen voorts gezamenlijk de verplichting op zich om – in de alsdan tussen partijen nader overeen te komen verhouding – een eventueel tekort van de Stichting aan te zuiveren. Indien de Stichting evenwel aanwijzingen als bedoeld in de artikelen 11, leden 3 en/of 5 naast zich neer heeft gelegd zijn Partijen bevoegd hun verplichtingen inzake aanvulling van het tekort van de Stichting dienovereenkomstig te verminderen.
- 9.11 Voorzover subsidieverleningen zullen plaatsvinden ten laste van nog niet vastgestelde begrotingen zal daaraan een begrotingsvoorbehoud als bedoeld in 4:34 Awb worden verbonden.

10 Rechten en verplichtingen in verband met Openbaar Vervoer per snelwegbus

- 10.1 Aan dit Convenant is als **bijlage V** gehecht een concept-overeenkomst strekkende tot inkoop van openbaar vervoer. Dit artikel 10 regelt, waar nodig in aanvulling op of in afwijking van het elders in dit Convenant bepaalde, de verplichtingen van Partijen inzake het in die concept-overeenkomst beschreven openbaar vervoer.

- 10.2 Indien de in **bijlage V** bedoelde overeenkomst niet voor 20 maart 2008 wordt gesloten heeft zulks tot gevolg dat de bepalingen van dit Convenant die betrekking hebben op openbaar (personen)vervoer komen te vervallen en dat de financiële verplichtingen van Partijen kunnen worden verminderd – waar nodig door wijziging of intrekking van subsidieverleningsbesluiten – met het totaalbedrag dat blijkt de als **bijlage II** bijgevoegde projectbegroting op openbaar vervoer betrekking heeft, waarbij die vermindering over de subsidieverlenende Partijen zal worden verdeeld in een nader tussen hen overeen te komen verhouding. 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.
- 10.3 De bekostiging van het uit **bijlage V** voortvloeiende openbaar vervoer zal plaatsvinden op de wijze voorzien in de artikelen 8 en 9, overeenkomstig het door Partijen vastgestelde uitvoerings- en realisatieplan en met inachtneming van de dientengevolge op Partijen rustende verplichtingen als bedoeld in artikel 8 en 9 en met inachtneming van de volgende bepalingen.
- 10.4 De in de leden 2 en 3 bedoelde financiële bijdragen zullen de Stichting aanspraak bieden op bekostiging van en bevoorschotting terzake van alle vervoerskosten die de Stichting uit hoofde van **bijlage V** zal maken, met dien verstande dat de vast te stellen subsidie en waar mogelijk ook de bevoorschotting van subsidie zullen worden vastgesteld met inachtneming van de omzet van de Stichting uit de verkoop van Wegwijspassen waar nodig verminderd met de redelijke kosten die niet zijn voorzien in de als **bijlage II** bij dit Convenant gevoegde Projectbegroting en waar mogelijk vermeerderd met de opbrengsten van de Stichting uit eventuele flankerende activiteiten.
- 10.5 De in artikel 9, lid 3 genoemde bijdrage van € 100.000,= (welk bedrag niet met eventuele BTW verhoogd zal worden) is de maximale financiële bijdrage die KvK zal leveren. Mede ten behoeve van de in artikel 10 lid 6 bedoelde bevoegdheid tot lagere vaststelling van subsidies en lagere bevoorschotting nemen BZW en KvK voorts ieder voor zich en tezamen de inspanningsverplichting op zich om het gebruik van het in **bijlage V** bedoelde openbaar vervoer en de verkoop van wegwijspassen door de Stichting – met name ten behoeve van werknemers van de bij hen aangesloten ondernemingen werkzaam binnen het geografische domein van dit Convenant – zoveel als dat in hun macht ligt te bevorderen, om de in artikel 9, lid 3 bedoelde streefbijdrage aan bekostiging van het maatregelenpakket te realiseren en om de afzet van wegwijspassen overeenkomstig de in de als **bijlage II** bij dit Convenant gevoegde projectbegroting genoemde aantallen en fasering te realiseren of te doen realiseren.
- 10.6 Maandelijks zal de Stichting aan Partijen rapporteren omtrent de mate waarin de in lid 5 bedoelde aantallen en fasering worden gerealiseerd. De aan deze Partijen verbonden bestuursorganen zijn bevoegd bij besluiten inzake aanpassing van de subsidieverlening, -bevoorschotting of -vaststelling rekening te houden met tegenvallende ontwikkelingen inzake de afzet van wegwijspassen aldus dat zij naar rato van die tegenvallers kunnen besluiten tot neerwaartse bijstellingen van subsidieverlening, subsidiebevoorschotting en subsidievaststelling, zulks evenwel rekening houdende met de daadwerkelijk bestaande

mogelijkheden van de Stichting om de omvang van vervoer uit hoofde van de als **bijlage V** bijgevoegde overeenkomst te beperken. Waar dat wenselijk is zullen Partijen beslissingen gericht op subsidieverlaging vergezeld laten gaan door besluiten als bedoeld in artikel 11, lid 3 c.q. 11, lid 5 teneinde de Stichting aanwijzingen te geven gericht op beperking van de afroep van vervoer als bedoeld in **bijlage V**.

- 10.7 SRE is voorts bevoegd tot vermindering van haar subsidiebijdragen te doen beslissen in de mate waarin SRE het vervoer zoals dat - binnen het gebied (als bedoeld in artikel 19 Wp 2000) van de aan Hermes verleende concessie - kan worden verricht op grond van **bijlage V** uit hoofde van deze concessie vanaf december 2008 wil laten verrichten door Hermes als concessiehouder. Daarbij zal SRE rekening houden met de daadwerkelijk bestaande mogelijkheden van de Stichting om de omvang van vervoer uit hoofde van de als **bijlage V** bijgevoegde overeenkomst te beperken. SRE neemt de verplichting op zich om over haar eventuele voornemens van deze bevoegdheid gebruik te maken tijdig met Partijen en de Stichting te overleggen.
- 10.8 Partijen onderkennen, dat het sluiten van een contract overeenkomend met **bijlage V** niet toereikend is voor het succes van de maatregel bestaande in openbaar vervoer met behulp van snelwegbussen, maar dat daartoe ook adequaat en tijdig zal moeten zijn voorzien in de uitvoering van andere maatregelen als bedoeld in het maatregelenpakket en in de artikelen 8 en 9, zoals de aanleg van P & R-locaties en halte-infrastructuur, het kunnen benutten van doorstromingsmaatregelen ten behoeve van regulier OV (busbanen, VRI-beïnvloeding), het medegebruik van de vluchtstroken op die plekken van het rijkswegennet waar dit noodzakelijk en mogelijk is, en dergelijke. Partijen aanvaarden in verband daarmee dat, wanneer zij aanmerkelijk tekortschieten in de nakoming van hun uit dit Convenant voortvloeiende verplichtingen verband houdend met dit openbaar vervoer zij de financiële gevolgen voor hun rekening nemen die daaruit voortvloeien voor met name Staat, Provincie en SRE als subsidiegevers voortvloeiend uit situaties als bedoeld in artikel 9, lid 7 niet als tekortschietende prestaties kunnen worden gezien.
- 10.9 De Provincie en SRE stellen in verband met het onderhavige vervoer verder vast, dat zulks uit hoofde van de Wet personenvervoer 2000 verboden is, tenzij een daartoe strekkende concessie c.q. ontheffing is verleend. 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 met zich meedraagt en gezien de randvoorwaarden die in **bijlage V** aan het beoogde vervoer worden gesteld zeggen de Provincie en SRE toe dat zij het daarheen zullen leiden dat begunstigend zal worden beschikt op de aanvraag van een ontheffing voor vervoer als beschreven in het concept van de overeenkomst dat als **bijlage V** is bijgevoegd.
- 10.10 De concepten voor de in lid 9 bedoelde ontheffingen zijn als **bijlage VIII** aan dit Convenant gehecht. Aan (de primaire besluiten strekkende tot) bedoelde ontheffingen zullen geen andere voorwaarden worden gesteld dan de voorwaarden gesteld in **bijlage VIII**. Op de toezegging in deze zin te beslissen is evenwel het bepaalde in artikel 9, lid 7 van toepassing.

10.11 De Stichting wordt door Partijen de bevoegdheid verleend in het kader van de op basis van **bijlage V** te sluiten overeenkomst wegwijspassen uit te geven c.q. uit te doen geven, onder de voorwaarde i) dat de in **bijlage V** genoemde OV-bedrijven dan wel de andere daarin genoemde vervoerbedrijven worden aangewezen als vervoerder in de zin van boek 8 BW en ii) dat bij de uitgifte van de wegwijspassen 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 voortvloeiend uit de toepassing van artikel 10, leden 6 en 7.

11 De Stichting

11.1 Door BZW is opgericht de Stichting, zulks in de eerste plaats ten behoeve van de uitvoering van het maatregelenpakket en mogelijk, op de langere termijn, teneinde verdere mobiliteitsmaatregelen te kunnen uitvoeren.

11.2 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 Partijen. Tot de taken die de Stichting op zich neemt, behoort met name ook de nakoming van de verplichtingen voorzien in het concept van de overeenkomst die als **bijlage V** is bijgevoegd. Tot de taken van de Stichting behoort verder dat de voorzitter van het bestuur van de Stichting het voorzitterschap van het Platform zal vervullen.

11.3 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 c.q. de afroep van openbaar vervoer onder **bijlage V** te beperken c.q. daaruit buslijnen te verwijderen en/of frequenties te verlagen. De Stichting is, tenzij haar bestaande rechtsplichten zich daartegen verzetten, gehouden zich naar deze besluiten te richten. Partijen nemen bij de uitoefening van deze bevoegdheid de noodzaak in acht dat de Stichting aan haar financiële verplichtingen – waaronder in voorkomend geval ook: de verplichting restituties te doen ten behoeve van reizigers wier reisaanspraken door vermindering van het vervoersaanbod zijn verminderd – moet kunnen voldoen.

11.4 In de situatie bedoeld in artikel 10 lid 7 is SRE voorts zelfstandig bevoegd aanwijzingen te geven als bedoeld in lid 3 voorzover het gaat om vervoer dat wordt uitgevoerd in SRE-concessiegebied. Deze aanwijzingen hebbend dezelfde rechtskracht als de aanwijzingen bedoeld in lid 3 en voor deze aanwijzingen gelden dezelfde beperkingen als bedoeld in lid 3.

11.5 Indien zwaarwegende financiële belangen dit eisen zijn de Staat, de Provincie en SRE ook gedrieën bevoegd bij wege van een eenparig door deze drie 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 of beperken van nieuwe financiële verplichtingen, waaronder ook de beperking van vervoer uit hoofde van bijlage V. Partijen nemen bij de uitoefening van deze bevoegdheid de noodzaak in acht dat

de Stichting aan haar financiële verplichtingen – waaronder in voorkomend geval ook: de verplichting restituties te doen ten behoeve van reizigers wier reisaanspraken door vermindering van het vervoersaanbod zijn verminderd – moet kunnen voldoen. 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 dientengevolge aanpassing behoeven.

- 11.6 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-vooraftrek in aanmerking komt. De Stichting zal – mits tegen redelijke condities te verkrijgen – adequate verzekeringsdekking voor haar eventuele aansprakelijkheid verzorgen.
- 11.7 De Stichting informeert Partijen 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 besteding en ontvangst van middelen, afgezet tegen de als **bijlage II** bij dit Convenant behorende Projectbegroting (waaronder de liquiditeitsbegroting) 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 respectievelijke subsidiegevende Partijen. De Stichting maakt ter voorbereiding van daartoe strekkend overleg gebruik van de agendacommissie en schakelt daarbij voorts die gremia van (voor)overleg in tot de instelling waarvan het Platform beslist. Elk van die gremia stelt zijn eigen vergaderritme en vergaderagenda vast.
- 11.8 De Stichting informeert Partijen 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 een andere de normale operationele omstandigheden van de Stichting te buiten gaande kwestie voordoet.
- 11.9 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 het uitwerkings- en realisatieplan als bedoeld in artikel 8 (uitvoerings- en realisatieplan) door andere Partijen zelf uitgevoerd worden;
 - de maatregelen terzake waarvan de Stichting volgens het als **bijlage I** bij dit Convenant behorende uitwerkings- en realisatieplan (voor)financiering zou moeten ontvangen door de desbetreffende Partij niet toereikend wordt (voor)gefinancierd.
- 11.10 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 slechts inzake de eigen rechten van de Stichting uit hoofde van dit Convenant.
- 11.11 De Stichting is bevoegd ter uitvoering van haar verplichtingen uit hoofde van dit Convenant derden in te schakelen.

- 11.12 Partijen zullen de Stichting terzake van de uit hoofde van dit Convenant te verrichten werkzaamheden een vergoeding van de bureaunkosten betalen overeenkomstig het bedrag opgegeven en gespecificeerd in de projectbegroting. Deze vergoeding maakt onderdeel uit van de ten gunste van de Stichting te nemen subsidieverlenings- en bevoorschottingsbesluiten.
- 11.13 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.
- 11.14 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 de wegwerkzaamheden aan de snelweg A2 en de in verband daarmee voorziene verkeershinder in de regio's Eindhoven en Den Bosch - 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 herbestemming beschikbaar komende activa.
- 11.15 In verband met de in artikel 11, lid 14 bedoelde verplichting zal de Stichting de door haar eventueel te verwerven activa zoveel mogelijk overdraagbaar maken en overeenkomstig de aanwijzingen van Partijen overdragen.
- 11.16 In verband met het in artikel 11, leden 14 en 15 en artikel 10, lid 11 bepaalde neemt de Stichting de verplichting op zich om:
- over te gaan tot merkrechtelijk depot van het (beeld)merk "wegwijspas" en/of "wegwijspas A2", 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 het woord "wegwijspas" en "wegwijspas A2" te verlenen en tevens 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.
- 11.17 De Stichting doet in voorkomend geval onderzoek naar eventuele aanbestedingsverplichtingen in verband met de aanleg van de verschillende P & R-locaties en van de verschillende fietsenstallingen, en de aanschaf van fietsen. De Stichting zal overeenkomstig de uitkomsten daarvan de aanbestedingsregels uitvoeren. 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. Daarbij zullen Partijen onder meer ook acht slaan op de wenselijkheid te voorkomen dat bij derden de misvatting kan postvatten dat het platform als een zelfstandige drager van rechten en plichten heeft te gelden.
- 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 onder meer de Wet Openbaarheid van Bestuur, de Gemeentewet, de Provinciewet en de Grondwet verplichtingen tot openbaarmaking en verantwoording omvatten die aan volledige uitvoering van het elders in dit artikel overeengekomen in de weg staan. Indien een partij van oordeel is dat zij uitvoering moet geven aan deze wettelijke regelingen levert zulks geen tekortkoming op en heeft geen der andere partijen het recht zich daartegen met nakomingsvorderingen, schadevergoedingsvorderingen of anderszins te verzetten.

13 Kosten

- 13.1 Partijen dragen tot de ondertekening van dit Convenant elk hun eigen kosten verband houdend met de totstandkoming van dit Convenant.
- 13.2 Partijen onderkennen dat door de Staat kosten zijn gemaakt die verband houden met de voorbereiding en uitvoering van de maatregelen genoemd in dit Convenant, waaronder bureaunkosten. In afwijking van lid 1 geldt dat deze kosten in mindering zullen strekken op en waarnodig worden verrekend met hetgeen de Staat uit hoofde van dit Convenant zal hebben te voldoen.
- 13.3 De hoogte van de in lid 2 bedoelde kosten wordt ten tijde van het ondertekenen van dit Convenant door Partijen geraamd op ca. € 1.900.000,-. Partijen komen overeen dat de hoogte van deze kosten in nader overleg definitief vastgesteld wordt.
- 13.4 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.

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 lid 2 bedoelde overleg geen vruchten afwerpt 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 de 's-Hertogenbosch.

15. Looptijd

15.1 Deze overeenkomst heeft een looptijd tot 1 januari 2010, 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 De in het als **bijlage I** bijgevoegde uitwerkings- en realisatieplan genoemde termijnen hebben geen fataal karakter.

16.3 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 ontheffingen.

ALGEMENE MM-MAATREGELLEN		Toegepast door WegwijsA2
		(eventueel toelichten)
a. Maatregelen voor 'Slim Werken'		
* = maatregelen met financieel voordeel voor werknemer		
Flexibele werktijden en werkpatronen:		
	Invoering flexibele werktijden en langere openstelling van de organisatie	Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
	Aanbieden van andere werkritmes, bijvoorbeeld 4 werkdagen van 9 uur in plaats van 5 werkdagen van 8 uur	Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Vergaderingen:		
	E-conferencing	Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
	Rekening houden met de spits bij het plannen van de begintijd en eindtijd van vergaderingen	Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
	Kiezen van vergaderlocatie die per OV bereikbaar is en waar zo min mogelijk voor gereisd hoeft te worden met de auto	Ja, externe vergaderlocaties in WegwijsA2-pakket
	Telewerken vanuit huis*	Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
	Stimuleren thuiswerken bij werknemers	Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
	Budget ter beschikking stellen om werkplek in te richten	Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
	Computer met randapparatuur ter beschikking stellen	Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
	Mogelijkheid bieden om in te loggen op het netwerk van de werkgever	Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
	Korting op vergaderarrangementen die per OV of met de auto filevrij te bereiken zijn.	Ja, externe vergaderlocaties in WegwijsA2-pakket
Maar ook:		
	Telewerken vanaf een aanlandplek	Nee, verantwoordelijkheid werkgever. Wel in communicatie en advies WegwijsA2-team
	E-werken (= tijd- en plaatsonafhankelijk werken)	Nee, verantwoordelijkheid werkgever. Wel in communicatie en advies WegwijsA2-team
	Sturen op prestaties ipv aanwezigheid	Nee, verantwoordelijkheid werkgever. Wel in communicatie en advies WegwijsA2-team
Hierbij kunnen flankerende maatregelen van de (rijks)overheid bijvoorbeeld zijn.		
	een fiscale vergoeding voor telewerken	Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
	Vergoedingen voor aanpassingen aan de werkplek	Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
	StAr – rapport bevat meer informatie (komt binnenkort uit)	nvt
	Opvoeren paskosten als bedrijfskosten (aftrekbaar voor de winstbelasting)	Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
	Vrijstelling ov-kaart van heffing inkomstenbelasting	Ja, WegwijsA2-pas is tijdens de wegwerkzaamheden 24 maanden vrijgesteld

TEN BLIJKE WAARVAN:

Dit Convenant in achtvoud is getekend te 's-Hertogenbosch op 10 maart 2008.

Voor de Staat:

Voor Eindhoven:

drs. J.M.F. Diris

drs. H.J.A. van Merrienboer

Voor de Provincie:

Voor KvK:

drs. C. Steffens-Van Nieuwenhuizen

drs. A.L.M. Nelissen

Voor SRE:

Voor BZW:

drs. H.J.A. van Merrienboer

drs. P.J.J.M. Swinkels

Voor 's-Hertogenbosch:

Voor de Stichting:

drs. B.S. Eijeman

P.J. van der Meij

b. Maatregelen voor 'Slim Reizen'		
OV gebruik stimuleren:		
Mobiliteitsbudget invoeren*		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
OV kaart verstrekken		Ja, met WegwijsA2-pas kan men gebruik maken van de shuttles
Alleen autokosten tussen 10 en 30 km vergoeden		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Indien noodzakelijk, zorgen voor vervoer naar bedrijf vanaf OV station*		Ja, concept van WegwijsA2-shuttles vult dit in
Parkeerbeleid (parkeerplaatsen verminderen/betaald parkeren invoeren/geen parkeerplaats als je per OV naar je werk kunt)		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Fietsgebruik bevorderen:		
Poolfietsen ter beschikking stellen		Ja, leenfietsen en Ov-fiets zijn onderdeel van WegwijsA2-pas
Verstrekken/mogelijk maken (elektrische) fiets van de zaak*		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Reiskostenvergoeding gericht op bevorderen gebruik fiets*		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Fietsenstalling/reparatieservice/ douche voorziening*		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Alleen autokosten tussen 10 en 30 km vergoeden		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Parkeerbeleid (parkeerplaatsen verminderen/betaald parkeren invoeren/geen parkeerplaats als je <10 km van je werk afwoont)		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Ontmoedigen autogebruik voor zakelijk verkeer:		
Poolfietsen/OV fietsen ter beschikking stellen*		Ja, leenfietsen en Ov-fiets zijn onderdeel van WegwijsA2-pas
Vergoeding stallingskosten op station*		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Het gebruik van een mobiliteitskaart promoten		Ja, = WegwijsA2-pas
OV kaart in combinatie met de leaseauto aanbieden*		Ja, mogelijkheid om WegwijsA2-pas te combineren
Zorgen voor E-conferencing faciliteiten		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Beschikken over een/meer collectieve auto's voor zakelijk gebruik		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Buiten de spits reizen:		
Verruimen werktijden (meer flexibiliteit)		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Vergadertijden aanpassen aan de spitstijden		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Werknemers die buiten de spits rijden krijgen voorrang op parkeerplaatsen		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Verkleinen woon-werkafstand		
Stimuleren werknemers om dicht bij het werk te gaan wonen*		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Bij aannamebeleid rekening houden met woonplaats werknemer (dichtbij werk)		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Bij locatiekeuze organisatie rekening houden met mobiliteitseffecten Car –of vanpoolen (oa vanaf station/P+R naar bedrijven(terrein))*		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team

Hierbij kunnen flankerende maatregelen van de (rijks)overheid zijn:		
Parkeerbeleid: weinig parkeerplaatsen, parkeernormering		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Zorg voor voldoende, snelle en sociaal veilige fietsverbindingen		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Zorg voor goede OV ontsluiting van bedrijventerreinen en woonwijken		Ja, concept WegwijsA2-shuttles speelt hier op in
Goedkoop/gratis OV		Ja, WegwijsA2-pas kost werkgever slechts 1 euro per dag
Zorg voor goede overstappunten/ P+R terreinen/transferia		Ja, zijn onderdeel van WegwijsA2
Aanwezigheid actuele verkeersen reisinformatie		Ja, vormt onderdeel van project spitsmijden
Fiscale vergoeding mbt verkleinen woon-werkafstand en verminderen autogebruik		Nee, verantwoordelijkheid van de werkgever. Wel onderdeel advisering door WegwijsA2-team
Aanvullend		
Aanbieden voor- en natransportfaciliteiten		WegwijsA2-leenfiets
Aanbieden keten van vervoer		WegwijsA2-pakket (combinatie P+R, shuttles, leenfietsen)
Stimuleren carpoolen		Carpoolmatchingsysteem in WegwijsA2
Zorg voor vervoer uit handen werkgever nemen		Administratie en afhandeling via Helpdesk WegwijsA2