

Ten geleide

Met het tot stand komen van het Koepelconvenant Mobiliteitsmanagement Regio Rotterdam is een onomkeerbaar proces gestart om in de regio tot een meer integrale en gebiedsbrede aanpak van de mobiliteitsproblematiek te komen. Deze aanpak is gekoppeld aan een gemeenschappelijke doelstelling tot structurele reductie van spitsverkeer van personenauto's in het woon-werk en het zakelijk verkeer op de wegen naar de werkgebieden. Rond 2012 in het stedelijk gebied met gemiddeld ten minste 5% en in het havengebied ten tijde van de werkzaamheden aan de A15 met gemiddeld ten minste 20%.

Veel initiatieven waren al in gang gezet en informeel werd al intensief samengewerkt tussen overheden en organisaties uit het bedrijfsleven, de zorg en het onderwijs. Dit koepelconvenant schept daarvoor een gemeenschappelijk kader, zet alle lopende en voorgenomen projecten op een rij en in regionaal perspectief en legt de huidige en toekomstige samenwerkingspartners de inspanningsverplichting op om binnen zeer afzienbare tijd te komen tot bindende afspraken met individuele werkgevers in **uitvoeringsconvenanten**.

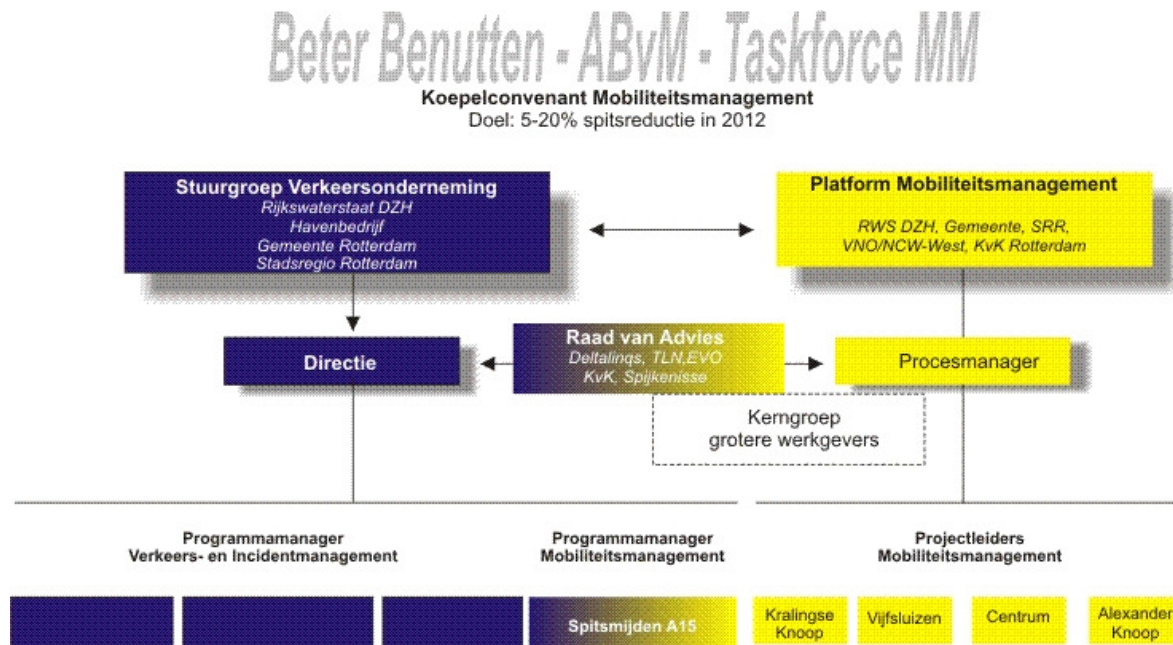
De Rotterdamse regio heeft op gebied van mobiliteitsmanagement een voortrekkersrol, waarbij de samenwerkingsverbanden **Bereik!** (voorheen: Nexus) en de **Verkeersonderneming** als vervolg op het **Programma Bereikbare Haven**, nadrukkelijk moeten worden vermeld. Vanuit die voortrekkersrol wenst de regio ook ervaring op te doen met andere vormen van betalen voor mobiliteit of omgekeerd: belonen bij het achterwege blijven van mobiliteit in de vorm van **Spitsmijden**. Hoewel het voorgenomen project al in 2009 effect genereert, wordt het met name toegepast bij de wegwerkzaamheden aan de A15 tussen 2010 en 2015.

Als uitdrukking van de wil tot samenwerking en individueel commitment aan de doelstellingen tekenden op 8 juli 2008 in het Spartastadion ruim 20 Rotterdamse werkgevers gezamenlijk een **intentieverklaring tegen de mobiliteitsproblemen** in de Rotterdamse regio. Deze bijeenkomst was georganiseerd door VNO-NCW West en de KvK Rotterdam, met medewerking van Bereik! en de Economic Development Board Rotterdam. Later zijn daar op individuele basis nog een tiental grotere werkgevers bijgekomen.

In aanvulling op de inspanningen van de overheden op gebied infrastructuur en verkeersmanagement gaan deze werkgevers maatregelen nemen die zorgen dat hun medewerkers slimmer gaan reizen en zo hun **bijdrage leveren aan de gemeenschappelijke doelstellingen**. Daarnaast gaan zij participeren in de locatiegerichte pakketten voor mobiliteitsmanagement, waaronder ook beloningsmaatregelen bij het vermijden van de spits. De aanpak richt zich op een vijftal zgn. regionale knopen, te weten Haven, Kralingse Knoop, Alexanderknoop, Vijfsluizen en Centrum.

In het koepelconvenant is afgesproken dat ultimo 2008 een **samenwerkingsverband voor stad en haven** operationeel wordt. Daarin wordt de samenwerking bestendig en de uitvoering gecoördineerd van alle maatregelen die onder dit convenant vallen. De concrete invulling van deze afspraak moet nog plaatsvinden. Uitgangspunt echter is een organisatie-model zoals dat al bestaat voor de Verkeersonderneming, aangevuld met een gemeenschappelijke aansturing van de stedelijke projecten, in de vorm van een samenwerkingsplatform, waarin de focus ligt op het tot stand komen en effectueren van afspraken op de knopen.

Onderstaand is een voorlopige schets opgenomen van de contouren van deze samengestelde organisatie. Rekening houdend met het specifieke karakter van de regio en de behoefte aan vooral praktische en werkbare oplossingen, zal ook nog gekeken worden naar structuren die in andere regio's al operationeel zijn.



De tekst van het koepelconvenant is door betrokken overheden en (koepel)organisaties ambtelijk vastgesteld, doch heeft nog wel formele bestuurlijke goedkeuring en ondertekening. In dat proces kan eventueel rekening gehouden worden met de bevindingen en aanbevelingen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

Rotterdam, 29 augustus 2008, namens de initiatiefnemers,

Jeannette Baljeu, portefeuillehouder Stadsregio Rotterdam

Con Schoenmakers, Voorzitter VNO-NCW West - Rotterdam

Koepelconvenant Mobiliteitsmanagement
REGIO ROTTERDAM

1. PARTIJEN

Partijen bij dit Convenant zijn:

1.1 Van de zijde van werkgevers en (koepel)organisaties van en voor het bedrijfsleven:

Kamer van Koophandel Rotterdam;
Deltalinqs
VNO-NCW West;

1.2 Van de zijde van werknemers:

FNV;
CNV;
MHP

1.3 Van de zijde van de overheid:

Het DB van de Stadsregio Rotterdam;
Het College van B&W van de Gemeente Rotterdam;
De HID Rijkswaterstaat, directie Zuid Holland;

1.4 Samenwerkingsverbanden tussen overheden en tussen overheid en bedrijfsleven:

Het samenwerkingverband Bereik!, waarin participeren:

- Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland,
- Provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden,
- Stadsregio Rotterdam,
- Gemeente Rotterdam,
- Gemeente Den Haag,

welke deelnemers zich met het oog op het tot stand komen van dit Convenant laten vertegenwoordigen door de HID Rijkswaterstaat;

Het samenwerkingverband Verkeersonderneming, dat is ontstaan als resultaat van het Programma Bereikbare Haven en is vormgegeven door (haven)bedrijfsleven en overheden, waarin participeren:

- Havenbedrijf Rotterdam NV,
- Rijkswaterstaat,
- Gemeente Rotterdam en
- Stadsregio Rotterdam,

en waaraan via de Raad van Advies verbonden zijn TLN en EVO, Deltalinqs, KvK Rotterdam en de Gemeente Spijkenisse, welke met het oog op het tot stand komen van dit Convenant voor zover noodzakelijk worden vertegenwoordigd door de directeur van de Verkeersonderneming;

2. OVERWEGINGEN

Partijen nemen het volgende in overweging:

2.1 Mobiliteitsgroei en congestie

Werkgevers en overheden in de regio Rotterdam streven naar een gezonde economie met internationale concurrentiekracht en met een aantrekkelijke leefomgeving.

De bereikbaarheid van de (economische) werkkernen in de regio - meer in het bijzonder ook in de Rotterdamse haven - heeft ernstig te lijden onder de toegenomen en nog steeds toenemende verkeerscongestie. Hierdoor worden de economische uitstraling, de economische prestaties en de economische potenties in en van de regio negatief beïnvloed.

Mobiliteitsgroei en congestie hebben ook negatieve effecten op leefbaarheid en milieukwaliteit (geluid, lucht, klimaat, grondgebruik) van de regio.

Mobiliteitsgroei en congestie hebben negatieve effecten op de bereikbaarheid van individuele ondernemingen, op hun kosten, hun imago en hun positie op de arbeidsmarkt en op de arbeidssatisfactie van individuele werknemers.

Het vervoer van personen en goederen zal de komende jaren verder toenemen.

2.2 Infrastructuur, openbaar vervoer en Anders Betalen voor Mobiliteit

De geplande extra infrastructuur en de extra Openbaar Vervoer voorzieningen die de komende vijf jaar beschikbaar zullen komen zijn onvoldoende om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen. Additionele investeringen in infrastructuur en OV blijven derhalve noodzakelijk.

De landelijke invoering van een systeem van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) vanaf 2012 is voorzien en dat betekent dat in de tussenliggende periode vooral ervaring moet worden opgedaan met uiteenlopende ABvM-praktijkproeven op basis van vrijwillige deelname.

Dit convenant wil een kader bieden voor de ABvM-praktijkproeven en maatregelen in het kader van het beleid Beter Benutten in de regio Rotterdam. De in 2.1. en hierna geschetste problematiek eist echter ook aanvullende (mobiliteits)maatregelen.

Die maatregelen dienen niet alleen voor de middellange termijn te strekken tot bestrijding van de in onderdeel 2.1 geschetste problematiek, maar dienen ook zo veel mogelijk een blijvende verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en milieukwaliteit te bewerkstelligen dan wel anderszins te leiden tot structurele aanpak van de in 2.1 genoemde problematiek.

2.3 Specifieke overwegingen voor de regio Rotterdam

De regio Rotterdam kent relatief veel goederenverkeer en is daardoor een kansrijke omgeving voor maatregelen zoals beschreven in dit convenant.

Met zijn unieke mainportfunctie levert de regio Rotterdam op zich zelf en als onderdeel van de vervoersketen in de nationale en internationale handel een grote bijdrage aan het Nederlandse BBP en de werkgelegenheid in Nederland. Deze mainportfunctie en de ontwikkelingsmogelijkheden zijn mede afhankelijk van achterlandverbindingen over de weg, en komen dus door de in onderdeel 2.1 geschetste problematiek in gevaar. Juist voor de regio Rotterdam zijn adequate maatregelen van mobiliteitsmanagement dus van vitaal belang.

2.4 Mobiliteitsmanagement

Partijen verstaan onder mobiliteitsmanagement het geheel van activiteiten van overheden en (organisaties van) werkgevers en werknemers gericht op het stimuleren van bewust en slim keuzegedrag van werknemers inzake (i) het al dan niet per auto reizen, (ii) het tijdstip van reizen en (iii) de modaliteit van reizen. Partijen zien mobiliteitsmanagement als een bewezen instrument om verkeersdruk gedurende de spitsperiodes te beperken en te komen tot duurzame mobiliteit.

Aldus kan mobiliteitsmanagement positieve effecten hebben op maatschappelijk niveau, op bedrijfsniveau en op het niveau van de individuele werknemer. Dit Convenant is dan ook primair gericht op de spoedige invoering en inkadering van maatregelen van mobiliteitsmanagement in de regio Rotterdam.

Succesvolle maatregelen van mobiliteitsmanagement zullen eraan kunnen bijdragen dat van invoering van een op de wet Milieubeheer rustende Regeling Mobiliteitsmanagement wordt afgezien. Partijen beogen in verband hiermee met dit Convenant een Regionaal Convenant inzake mobiliteitsmanagement tot stand te brengen zoals bedoeld in de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 februari 2008 (TK 2007-2008, 31 305, nr. 6) aan de Tweede Kamer.

2.5 Versterking en uitbreiding van bestaande regionale samenwerking

Partijen stellen vast dat in verschillende gremia en met het oog op mobiliteitsvraagstukken reeds door Partijen wordt samengewerkt, waaronder Bereik! en de Verkeersonderneming. De Verkeersonderneming voert het gemeenschappelijke programma uit voor het verkeers- en mobiliteitsmanagement voor de A15 corridor en de Haven; ; Met dit Convenant streven Partijen er ook naar deze reeds bestaande samenwerking te versterken.

Verder stellen partijen vast, dat er in deze gremia reeds tot verschillende generieke en doelgroepgerichte maatregelen is of zal worden besloten, waaronder:

Vraaggericht

Spitsmijden A15
Publiekscampagnes MM
Telewerken
Flexkantoren
Flex tijden

Aanbodgericht

Medegebruik Busbanen
Vervoermakelaar bedrijfsvervoer
Carpoolen
Fietsprojecten
OV en P+R projecten

| | |
|------------------------|---|
| Mobiliteitsbudgetten | Collectief bedrijfsvervoer |
| Reiskostenvergoedingen | Personen- en bedrijfsvervoer over water |
| Arbeidsvoorwaarden | OVM programma |
| Ploegdiensttuning | DVM programma |

Informatievoorziening op het gebied van voorkeursroutes, wegwerkzaamheden, bereikbaarheid van publieksattracties en evenementen en reisinformatie via diverse media.

Partijen stellen verder vast, dat de Rijksoverheid beleid inzake mobiliteitsvraagstukken voert, zoals het Beleidskader Beter Benutten (TK 2007-2008, 31 305, nr. 4), en voorts maatregelen in voorbereiding heeft, zoals het uitvoeren van praktijkproeven inzake ABvM. Voor zover dit beleid regionaal geconcretiseerd en uitgevoerd moet worden is dit Convenant er mede op gericht daarvoor het uitvoeringskader te bieden. Dergelijk beleid en maatregelen kunnen zo profiteren van de met dit Convenant te vormen samenwerkingsstructuur.

3 AFSPRAKEN

Partijen zijn daartoe het volgende overeengekomen:

3.1 Doelstelling

Dit Convenant heeft tot doel om te komen tot maatregelen die een structurele reductie zullen bewerkstelligen van verkeer van personenauto's in het woon-werk en zakelijk verkeer en het goederenverkeer op de wegen naar de werkgebieden in de regio Rotterdam. In het stedelijk gebied in de spits voor het personenverkeer met gemiddeld ten minste 5% en in het havengebied – A15 corridor met gemiddeld ten minste 20%, met als toetsmoment september 2012.

De 20% reductie op de A15 corridor is noodzakelijk vanwege de ombouwwerkzaamheden en wordt behaald door een combinatie van verkeers- en mobiliteitsmanagement. Daartoe is reeds een samenwerkingsovereenkomst getekend en een projectplan opgesteld.

De reductie in het stedelijk gebied moet bewerkstelligd worden door concrete maatregelen van mobiliteitsmanagement verder) te ontwikkelen en te realiseren. Partijen zullen tijdig voor 1 november 2008 een maatregelenpakket – waar nodig vastgelegd in aan dit Convenant toe te voegen uitvoeringsconvenanten tot stand brengen dat deze doelstelling kan realiseren.

Bij deze doelstelling wordt de reductie gemeten door het aantal personenautobewegingen in de spits (07.00 – 09.30 uur en 16.30 – 18.30 uur) te meten over de periode van een representatieve week en door de resultaten hiervan te vergelijken met de vervolgmetingen over ditzelfde tijdvak die ter uitvoering van dit Convenant jaarlijks gedurende de looptijd van dit Convenant worden uitgevoerd. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de monitoring aanpak van de Taskforce mobiliteitsmanagement.

Dit Convenant heeft verder tot doel een kader te bieden voor mobiliteitsmaatregelen die kunnen bijdragen aan bestrijding van de in onder 2.1 en 2.3 van dit Convenant beschreven problematiek, met name maatregelen in het kader van Beter Benutten, Mobiliteitsmanagement en ABvM.

In het kader van de uitvoering van Mobiliteitsmanagement zal voor 1 november 2008 een pakket maatregelen (Menukaart) worden gedefinieerd voor uitvoeringsconvenanten. Dit pakket heeft een verplichtend karakter. Een kerngroep van vooral grotere werkgevers in stad en haven heeft zich reeds verbonden aan de uitvoering van dit maatregelenpakket door het ondertekenen van een intentieverklaring. (Bijlage C)

Dit Convenant heeft mede tot doel om de samenwerking zoals die inzake problemen als die geschetst in onderdeel 2.1 reeds tussen Partijen bestaat te versterken en daarvoor een overkoepelend kader te bieden waarbinnen deze maatregelen onderling afgestemd kunnen worden.

In het verlengde van dit Convenant zullen meerdere uitvoeringsconvenanten opgesteld worden, dan wel langs ander weg onder het bereik van Convenant gebracht, waarin bedrijven en overheden bindende afspraken maken over de wijze waarop de voornoemde doelstelling gerealiseerd zal worden. Voor wat betreft de A15 corridor draagt de Verkeersonderneming daarvoor verantwoordelijkheid. Deze uitvoeringsconvenanten worden t.z.t. als bijlagen bij dit Convenant opgenomen.

3.2 Scope van dit Convenant

Dit Convenant heeft primair betrekking op maatregelen van mobiliteitsmanagement alsmede de andere in dit Convenant en de bijlagen daarbij genoemde maatregelen gericht op bestrijding van de in onderdeel 2.1 beschreven problematiek.

Aan de scope van dit Convenant kunnen door Partijen daarnaast andere hiermee en met de doelstelling van dit Convenant samenhangende (mobiliteits)maatregelen gericht op bestrijding van de in onderdeel 2.1 geschetste problematiek worden toegevoegd.

3.3 Looptijd

Dit Convenant heeft een looptijd van 1 september 2008 tot en met 31 december 2012. De intentie van Partijen is om het convenant te verlengen indien Partijen gezamenlijk van oordeel zijn dat het Convenant een waardevolle bijdrage levert aan bestrijding van de problematiek zoals beschreven in 2.1.

Dit Convenant treedt niet eerder in werking dan nadat dit namens alle Partijen bevoegdlijk is ondertekend.

3.4 Geografisch domein

Het geografische domein van dit Convenant is aangegeven op de bij dit Convenant als bijlage A behorende projectkaart. Er is voor gekozen de aanpak te concentreren op een vijftal knooppunten.

3.5 Aard van de verplichtingen van Partijen

Door ondertekening van dit Convenant committeren Partijen zich aan de in artikel 3.1 neergelegde primaire doelstelling en spreken zij hun commitment uit aan het realiseren van deze doelstelling.

Dit Convenant roept voor Partijen evenwel geen afdwingbare rechtsplichten in het leven, noch inspanningsverbintenissen, noch resultaatsverbintenissen, noch in rechte inroepbare en afdwingbare toezeggingen.

Partijen streven naar de totstandkoming van uitvoeringsconvenanten met bindende afspraken c.q. afdwingbare verbintenissen tussen de partijen bij die uitvoeringsconvenanten.

3.6 Maatregelenpakket

Partijen komen overeen dat zij tijdig vóór 1 november 2008 een pakket maatregelen van mobiliteitsmanagement tot stand zullen brengen gericht op realisatie van de in artikel 3.1 neergelegde primaire doelstelling. Vastlegging van deze maatregelen zal waar nodig tijdig plaatsvinden in de vorm van bij dit Convenant te voegen uitvoeringsconvenanten. Daarin wordt onder meer ingegaan op de beoordelingscriteria, opbouw en inhoud van het pakket, totaal effecten van de maatregelen, de totale kosten en financiering van de maatregelen, de fasering/planning, de organisatie en afstemming en de communicatie

Een overzicht van reeds lopende en voorgenomen projecten in stedelijke bedrijvengebieden (Knopen) is opgenomen in bijlage B. Daaraan is toegevoegd een overzicht van de stand van zaken van projecten in het Havengebied.

Partijen zullen dit Convenant ter toetsing voorleggen aan in elk geval de Taskforce Mobiliteitsmanagement, zulks mede met het oog op de tot de scope van dit Convenant behorende maatregelen ABvM.

Partijen komen overeen dat zij het resultaat van de genomen maatregelen gedurende de looptijd van dit Convenant zullen monitoren en, wanneer die monitoring daartoe aanleiding geeft, aanvullende maatregelen zullen nemen om (opnieuw) realisatie van de in artikel 3.1 neergelegde doelstelling te realiseren en gerealiseerd te houden. Partijen zullen voor 1 november 2008 de methodiek van monitoring in een aan dit Convenant toe te voegen Protocol uitwerken, waarbij Partijen zich mede zullen richten naar de methodieken gehanteerd door de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

De maatregelen zullen niet-vrijblijvend zijn, waaronder in het raam van dit Convenant wordt verstaan dat zij:

- geïnitieerd zijn in samenwerking met de meest betrokkenen bij die maatregel en dat deze betrokkenen zich aan de maatregel en de uitvoering ervan geëncmitteerd hebben;
- een concrete, welomschreven en toetsbare ambitie of doelstelling hebben;
- specifiek benoemen welke partijen welke acties moet uitvoeren voor het bereiken van het gestelde doel of de gestelde ambitie;
- benoemen welke wettelijke, fiscale of bestuurlijke maatregelen randvoorwaardelijk zijn;
- zijn voorzien van, een realistische uitvoeringsplanning en een goed onderbouwde kwantitatieve schatting van de te bereiken effecten;

- vergezeld gaan van een goed omschreven methodiek van monitoring;
- daadwerkelijk worden gemonitord.

Partijen zullen de getroffen maatregelen mede vastleggen in het onderdeel “mobiliteitsmanagement” van een van dit Convenant deel uitmakende bijlage (Maatregelenpakket).

3.7 Taken van Partijen

Partijen van overheidszijde onderkennen dat zij met het oog op de totstandkoming van een adequaat maatregelenpakket voor mobiliteitsmanagement de volgende verantwoordelijkheden hebben:

- het zo goed mogelijk accommoderen van de vervoersvraag van werkgevers en werknemers door het wegnemen van knelpunten bij verplaatsingen met het openbaar vervoer, de fiets en slim autogebruik;
- het zo snel en zo goed als mogelijk wegnemen van knelpunten die de uitvoering van plannen voor mobiliteitsmanagement belemmeren;
- het mogelijk maken van generieke en locatiespecifieke maatregelen van mobiliteitsmanagement door aanloopkosten mee te dragen en deze waar mogelijk mede te financieren uit het budget van mobiliteitsprojecten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- het uitvoeren respectievelijk voorbereiden van aanbodmaatregelen zoals infrastructuur, openbaar vervoer en verkeersmanagement om bij te dragen aan de bereikbaarheid van de (economische) werkkernen;
- het zorgdragen voor een heldere communicatie en een goede afstemming met de betrokken partijen.

Partijen aan de zijde van de werkgevers onderkennen dat zij met het oog op de totstandkoming van een adequaat maatregelenpakket voor mobiliteitsmanagement de volgende verantwoordelijkheden hebben:

- het informeren en enthousiasmeren van de leden c.q. de aangesloten ondernemingen voor maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen die daar voor hen aan zijn verbonden;
- het initiëren en doen uitvoeren van locatiegerichte maatregelenpakketten voor mobiliteitsmanagement om de bereikbaarheid van de (economische) werkkernen zoals Haven, Rotterdam Centrum en Kralingse Knoop te waarborgen;
- het bij de overheden zo concreet mogelijk aangeven welke ondersteuning voor de uitvoering gewenst is, zoals het wegnemen van knelpunten, het aanreiken van tools of het verstrekken van aanloopsubsidies;
- het stimuleren van individuele bedrijven om dit convenant te ondersteunen en daartoe maatregelen te nemen, al dan niet met behulp van intentieverklaringen;
- zorgdragen voor een heldere communicatie en een goede afstemming met de betrokken partijen
- het bezien in welke mate ketenmobiliteit kan bijdragen aan het accommoderen van de vervoersvraag en het zondig stimuleren van ketenmobiliteit.

Partijen aan de zijde van werknemers onderkennen dat zij met het oog op de totstandkoming van een adequaat maatregelenpakket voor mobiliteitsmanagement de volgende verantwoordelijkheden hebben:

- het informeren en enthousiasmeren van de leden voor de diverse maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen daarvan die daar voor hen aan zijn verbonden;
- via ondernemingsraden het agenderen van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement (opnemen in arbeidsvoorwaarden)
- het inzetten op het maken van afspraken over reiskostenvergoedingen;
- het inzetten op het maken van afspraken over 'slimmer werken';
- het inzetten op het maken van afspraken over 'slimmer reizen'
- het zorg dragen zorg voor een heldere communicatie en een goede afstemming met de betrokken partijen;
- e.e.a. evenwel onverminderd de resultaten die in het raam van de Stichting van de Arbeid zijn of worden geboekt aangaande de bestrijding van de problematiek geschetst in onderdeel 2.1.

4. Organisatie & Financiën

Dit Convenant richt zich primair op overheden en koepelorganisaties. Als penvoeder in de richting van contractpartijen en de rijksoverheid treedt op VNO-NCW West,

Bij de uitvoeringsconvenanten die in het verlengde van dit Convenant zullen worden opgesteld wordt gestreefd naar samenwerking tussen werkgevers en overheden.

Partijen komen overeen dat zo spoedig mogelijk, doch niet later dan ultimo 2008 een samenwerkingverband operationeel wordt waarin partijen niet-vrijblijvend werkafspraken hebben gemaakt. Dit samenwerkingsverband voor stad en haven heeft als doel om voor de regio Rotterdam tot coördinatie te komen van alle maatregelen en samenwerkingsverbanden die onder dit convenant vallen.

Partijen leggen in een afzonderlijk uitvoeringsconvenant, dat deel zal uitmaken van dit Convenant, afspraken vast over de financiering van maatregelen. Daarbij wordt voor elke Partij vastgelegd wat haar bijdrage is op het niveau van individuele maatregelen. Een overzicht van alle voorgenomen maatregelen en de verschillende vormen van dekking is opgenomen als bijlage E.

Voorts kunnen Partijen afspraken maken over de financiering van andere aspecten van dit Convenant, onder andere die betrekking hebben op de communicatie of de organisatie. Totdat Partijen afspraken dienaangaande hebben gemaakt draagt iedere Partij de eigen kosten, intern en out of the pocket.

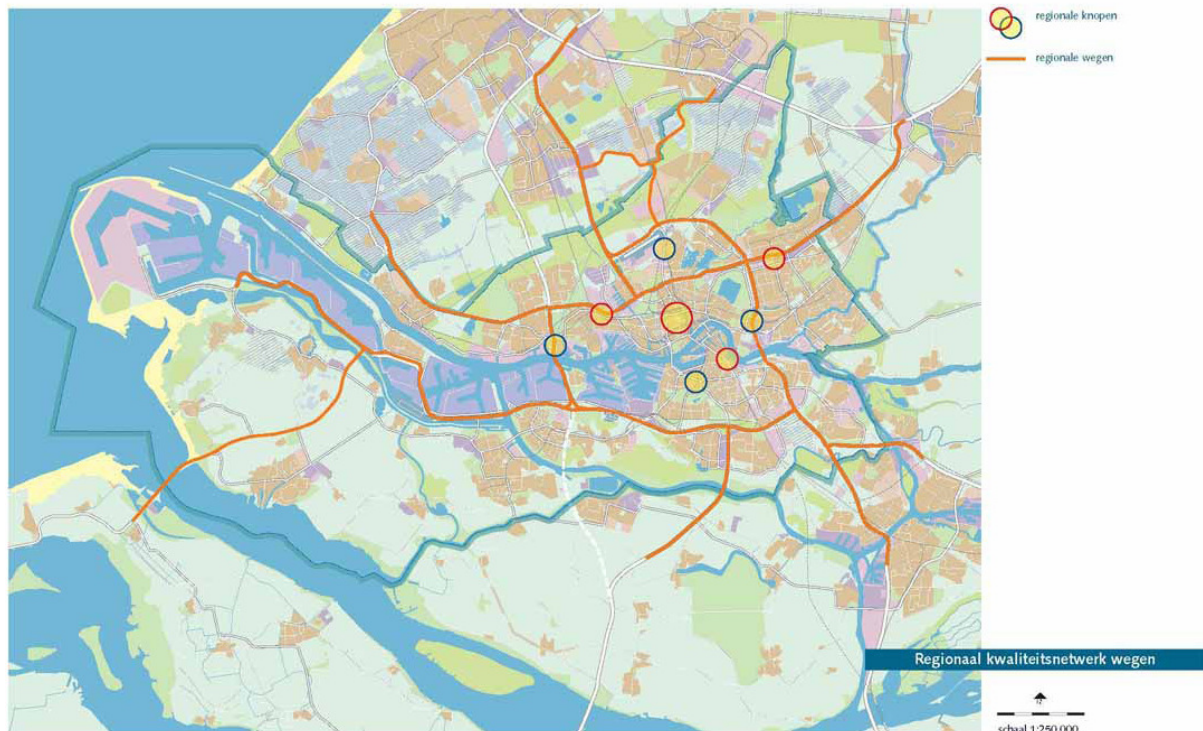
5. Wijzigingen

Partijen kunnen in unanimitéit besluiten dit Convenant te wijzigen, onder meer door de looptijd en/of scope en/of het geografische domein te wijzigen dan wel door andere partijen toe te laten tot dit Convenant.

Aldus overeengekomen en getekend te Rotterdam, op.....september 2008.

Bijlage A Geografisch Domein

(Kaart met projectgebied, regionale wegen en knooppunten)



De knopen **Vijfsluizen**, **Kralingse knoop**, **Alexanderknoop**, **Centrum** en **het Havengebied** maken onderdeel uit van dit koepelconvenant en de uitvoeringsconvenanten.

De knopen Zuidplein eo, Stadiondriehoek, Melanchtonweg, Schiedam en op termijn mogelijk Stadshavens (niet op de kaart) worden naar verwachting op de middellange termijn onderwerp van een uitvoeringsconvenant.

Bijlage B Overzicht lopende en voorgenomen projecten in stad en haven

1. Convenant Kralingse Knoop

Achtergronden

Rond het Kralingseplein net ten noorden van de Van Brienoordbrug liggen de bedrijventerreinen Brainpark (I en II gereed, III deels gereed en deels in aanleg) en Rivium. Niet ver weg liggen de Erasmus Universiteit Rotterdam (EUR) en de Hogeschool Rotterdam. Het gebied kenmerkt zich door een goede auto-, OV en fietsontsluiting en het veelgebruikte P&R-terrein



Kralingse Zoom bij het gelijknamige metrostation. Gezamenlijk worden deze bedrijventerreinen aangeduid als de Kralingse Knoop.

In 2005 is een deel van het Kralingseplein uitgebreid met een extra rijstrook, zijn een aantal doorstromingsknelpunten op de Kralingse Zoom opgepakt en is begonnen met het monitoren van de gehele verkeerssituatie. Verder staat voor de 2^e helft van 2008 de afronding van het Kralingseplein op het programma en wordt gewerkt aan het fietsroutenetwerk op en om de knoop. Ook vanuit Dynamisch Verkeersmanagement (een betere geleiding van het verkeer) en Operationeel Verkeersmanagement (verbeteren verkeersinformatie en minimaliseren overlast bij incidenten, evenementen of werkzaamheden) lopen er projecten in dit gebied.

Tot nu toe zijn vraag- en aanbodkant separaat opgepakt. Vanuit de aanpak die de regio Rotterdam voor ogen heeft in het koepelconvenant komen er meer mogelijkheden om vraag en aanbod samen op te pakken en toe te werken naar een integraal maatregelenpakket

Mobiliteitsmanagement

Sedert enige tijd loopt een ontwikkelingsproces, waarbij achtereenvolgens een vertegenwoordiging vanuit de bedrijven is georganiseerd, een brede probleem- en oplossingsanalyse is uitgevoerd. Tevens is op basis van een menukaart in beeld gebracht wat nu reeds door de bedrijven aan mobiliteitsmanagement wordt gedaan en welke aanvullende maatregelen genomen kunnen worden. Hierover zijn echter nog geen bindende afspraken gemaakt. Enerzijds vanwege het proces dat loopt om een bedrijvenvereniging op te richten, anderzijds vanwege de afspraak om het momentum van de TFMM te gebruiken om de afspraken naar een hoger plan te tillen en in gezamenlijk te bekrachtigen.

Op korte termijn (d.w.z. voor 1 november 2008) wordt hieraan inhoud gegeven door de oprichting van de overkoepelende **Bedrijvenvereniging Kralingse Plein**, het aanstellen van een mobiliteitsmanager en het sluiten van een convenant tussen publiek en private partijen, waarin de afspraken bindend worden vastgelegd. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het

reeds bestaande convenant tussen de Vereniging Parkmanagement Rivium en gemeente Capelle aan den IJssel uit 2004.

Menukaart

Onderstaand is de inhoud opgenomen van een menukaart van reeds toegepaste en verder mogelijke maatregelen die door de bedrijven kunnen worden toegepast.

ORGANISATORISCH

Ruimere werktijden
Langere openingstijden kantoor
Na werktijd inplannen sport o.i.d.
4 x 9 uur werken
Alternatieve vergaderlocaties
Zakelijk en bezoekbuiten spits plannen
Videoconferenties
Goed gedrag belonen (spits- of automijden)
Bij OV gebruik; reistijd=werktijd
Vergaderen op OV knooppunten
Administratieve last werknemers verminderen
Persoonsgebonden mobiliteitsbudget
Aanbieden rijvaardigheid scooters/motoren
Strikt en selectief parkeerbeleid
Autogebruik baseren op woon-werkafstand
Parkeerplaatsen "delen" weghalen slagbomen
Collectief inkopen van vervoer + diensten
Invoering mobiliteitsmanager voor gebied

COMMUNICATIE

Veel promotie gebruik alternatieven
Bezoekers wijzen op OV gebruik
Voorbeeldgedrag management
Ervaringen delen slimme oplossingen
Wijzen op duurzaamheid
Effecten publiceren in barometer
Bedrijven aanspreken op resultaten
Bermdrips (alternative routes ivm filevorming)
Aparte kolom in personeelsbladen
Doorlinken van OV reisinformatie

FYSIEK

Telewerken / ruimere ict mogelijkheden
Betaald parkeren invoeren (ook op eigen terrein)
Rechtstreekse (eigen) pendelbussen invoeren van OV knooppunten en/of P+R locaties (bv P+R Beverwaard)
OV fiets op OV knooppunten
Bedrijfsfietsen aanbieden
Aanbieden scooters/bromfietsen
Fietsvoorzieningen / stallingen / onderhoud
OV kaart verstrekken (belonen) (chipcard)
NS business card aanbieden
OV busverbindingen verbeteren (rechtstreeks)
Carpool (belonen)
Dienstauto's beschikbaar stellen (zakelijk)
Goede (openbare) verlichting
Bedrijven combineren dienstauto's
Netwerk van webcams voor fileoverzicht
Vervoer op maat (buiten kantoor tijden, services)
OV te water + aanlegsteigers

INFRASTRUCTUUR

Pilot busbaan Kralingsezoom verlengen
Viaduct Rijckevorselweg/Kralingsezoom
Extra capaciteit Kralingse Plein
P+R B'park centrum fase 1, incl doelgroepstrook
Busstation Kralingse Zoom
Verleggen 's-Gravenweg bij K'Zoom

Hoofdpijnen concept uitvoeringsconvenant

In het concept convenant dat onder de samenwerkingspartners circuleert worden afspraken en wederzijdse verplichtingen opgenomen waarvan de belangrijkste hieronder zijn weergegeven.

De gezamenlijke overheden dragen zorg voor:

- aanwezigheid en beschikbaarheid van weginfrastructuur die is afgestemd op de gerealiseerde oppervlakte kantoren in onderhavig gebied.
- aanwezigheid en beschikbaarheid van veilige en goed verlichte fietsvoorzieningen, waaronder fietsinfrastructuur en goede veilige openbare stallingen.
- goede OV-verbindingen tijdens de openingstijden van de bedrijven, waarbij de bedrijventerrein in de spits - van 7.00 tot 9.30 uur en van 16.30 tot 18.30 uur – minimaal 4 x per uur bediend worden en daartussen minimaal 2 x keer per uur, waarbij verschillende ontsluitende diensten een goede aansluiting hebben op het verbindend netwerk van OV diensten.
- veilige en goed verlichte looproutes tussen OV-haltes en de kantoorpanden.
- een financiële bijdrage van 40% voor aan het instellen van de mobiliteitsmanager in het onderhavig gebied.
- voorzieningen om de gebruikers van de lokale infrastructuur zo goed mogelijk te voorzien van actuele reisinformatie.

Het bedrijfsleven draagt zorg voor:

- introductie en opvolging van mobiliteitsmanagement bij haar werknemers uit de 'menukaart'
- stimulering en facilitering bij haar werknemers bij het mijden van de spits in de auto
- verankering van maatregelen in de bedrijfsprocessen voor een langdurig effect
- een financiële bijdrage van 60% voor aan het instellen van de mobiliteitsmanager in het onderhavig gebied.
- Informatie over de voortgang over de implementatie van maatregelen naar de mobiliteitsmanager

Er wordt ook gedacht aan de uitvoering van het parkeerbeheer en de financiële revenuen daarvan over te hevelen naar de vereniging Kralingse Plein. Met de financiële middelen worden door de vereniging investeringen gedaan in mobiliteitsvoorzieningen die de bereikbaarheid van de bedrijven verder zullen vergroten. Het bedrijfsleven kan 'om niet' gebruik maken van de mobiliteitsmanager, krijgt korting bij aanschaf voorzieningen (aanschaf 'verplicht' door convenant), krijgt korting aanschaf van OV-abonnement, beschikt eenvoudig over een Vervoerspas voor multimodaal gebruik voor haar werknemers, krijg inzicht in de totale mobiliteitskosten door een mobiliteitsscan en krijgt handreikingen voor het besparen mobiliteitskosten en krijgt zekerheid vestigingsvergunning / bestemmingsvergunning op het onderdeel van mobiliteitsmanagement.

Bijdrage aan doelstelling koepelconvenant

Op basis van de brede inventarisatie en de eerder vermelde menukaart is er goed beeld van de grootte van de bedrijven en de reeds genomen maatregelen. Door de extra impuls en de afspraken in het kader van het koepelconvenant en het uitvoeringsconvenant is de verwachting reëel om rond deze knoop om minimaal 5% spitsreductie van het autoverkeer te bewerkstelligen

| | Aantal bedrijven | Aantal wp fulltime | Aantal wp totaal |
|-----------------|------------------|--------------------|------------------|
| Kralingse Knoop | 1.597 | 18.991 | 20.064 |

2. Mobiliteitsonderzoek Vijfsluizen

Bedrijventerrein Vijfsluizen ligt ten noorden van de Beneluxtunnel in de gemeente Schiedam. Onderdeel van een Bereik!-studie voor enkele quick win-maatregelen om de doorstroming op en rondom de aansluiting Vijfsluizen (A4) te verbeteren is een mobiliteitsonderzoek. Dit onderzoek naar het mobiliteitsgedrag onder de ca. 10.000 werknemers van het bedrijventerrein moet leiden tot een aantal concrete maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement.



en rondom de aansluiting Vijfsluizen (A4) te verbeteren is een mobiliteitsonderzoek. Dit onderzoek naar het mobiliteitsgedrag onder de ca. 10.000 werknemers van het bedrijventerrein moet leiden tot een aantal concrete maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement.

Het project wordt getrokken door de **ondernemersvereniging Vijfsluizen**, in samenwerking met de **Stadsregio Rotterdam** en de gemeente **Schiedam**. Bij een succesvolle uitkomst wordt de aanpak als blauwdruk gebruikt voor onderzoek bij andere bedrijventerreinen in de regio.

Convenant

Op korte termijn zullen afspraken gemaakt worden over op te pakken maatregelen aan vraag- en aanbodkant, die samen onderdeel zullen gaan vormen van het uitwerkingsconvenant. Tevens is er dan meer zicht op mogelijke concrete maatregelen en de meerwaarde van deze aanpak voor toepassing op andere bedrijventerreinen.

Op korte termijn zullen afspraken gemaakt worden over op te pakken maatregelen aan vraag- en aanbodkant, die samen onderdeel zullen gaan vormen van het uitwerkingsconvenant. Tevens is er dan meer zicht op mogelijke concrete maatregelen en de meerwaarde van deze aanpak voor toepassing op andere bedrijventerreinen.

Bijdrage aan doelstelling koepelconvenant

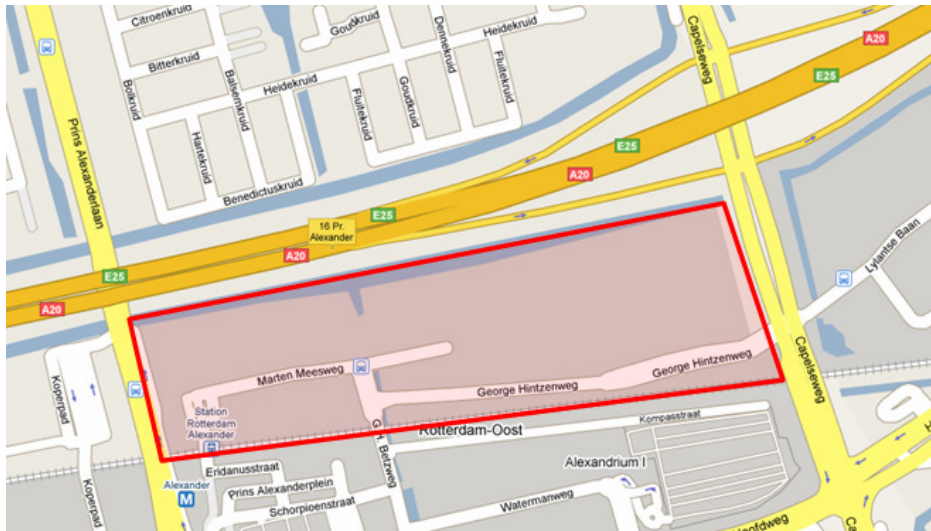
De doelstelling in deze knoop is minimaal 5% spitsreductie van het autoverkeer te bewerkstelligen.

| | Aantal bedrijven | Aantal wp fulltime | Aantal wp totaal |
|-------------|------------------|--------------------|------------------|
| Vijfsluizen | 224 | 7.890 | 10.946 |

3. Alexanderknoop

Achtergronden

Het Alexandrium met het winkelcentrum de Oosterhof, de woonmalls, de kantoren tussen het spoor en de A20 en de overige 'megastores' in dit gebied, vormen tezamen de Alexanderknoop. Het gebied is uitstekend te bereiken met het OV (intercitystation NS, metro, bus) en de auto (A20/A16, Hoofdweg).



De komst van het nieuwe kantorencomplex De Lotus aan de A20 is gebruikt om zowel aan de vraag- als de aanbodkant van mobiliteit stappen te zetten.

De gemeente Rotterdam voert een aantal optimalisaties door ten aanzien van de verkeersafwikkeling

op kruispunten. Daarnaast worden een aantal regionale fietspaden verbeterd, in samenwerking met de deelgemeente Prins Alexander en de Stadsregio.

Mobiliteitsmanagement

Projectontwikkelaar OVG en de deelgemeente Prins Alexander hebben initiatief genomen om richting bedrijven mobiliteitsmanagement op te pakken. Bereik! (voorheen Nexus) en het VCCR zijn ook bij dit project betrokken. In opdracht van zowel de deelgemeente Prins Alexander als OVG en ondersteuning vanuit Bereik! organiseert VCCR een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak rondom de Lotus-kantorenontwikkeling. Allereerst wordt er gekeken hoe de nieuwe kantoren in het gebied een bijdrage aan de bereikbaarheid kunnen leveren. Ofwel: welke faciliteiten en ondersteuning met regelingen zijn nodig. De werknemers van de bedrijven die naar de Alexanderknoop verhuizen krijgen bijvoorbeeld een reisadvies van een persoonlijke reisassistent.

Vanuit de kansen voor het Lotus-gebouw wordt er gekeken naar de kansen voor het hele kantorengedebied. Het begint met de nieuwe werkgevers en werknemers en zal vandaar uit opschalen met bewezen concepten naar het gehele gebied rondom de Marten Meesweg en George Hintzenweg.

Bijdrage aan doelstelling koepelconvenant

Gezien de noodzaak maar ook de bereidwilligheid onder een aantal bedrijven op de Alexanderknoop geldt ook in dit gebied dat als doelstelling minimaal 5% spitsreductie van het autoverkeer te bewerkstelligen. Een breed pakket maatregelen, van informatievoorziening tot harde resultaatafspraken met huidige en toekomstige bedrijven, zal onderdeel uitmaken van het op te stellen uitwerkingsconvenant van dit gebied.

| | Aantal bedrijven | Aantal wp fulltime | Aantal wp totaal |
|----------------|------------------|--------------------|------------------|
| Alexanderknoop | 651 | 10.921 | 12.308 |

4. Rotterdam Centrum

Achtergronden

Ook het centrumgebied van Rotterdam is als relevante knoop aangemerkt. Aard, ligging, wijze van vertegenwoordiging van het bedrijfsleven in dit gebied vragen echter om een specifieke werkwijze.

Vorig jaar is gestart met de zogenaamde 'mobiliteitscafés', waarbij de grootste werkgevers in het centrum uitgenodigd zijn om in een brede setting over mobiliteit van gedachten te wisselen. Van praktische zaken als beschikbare parkeerplaatsen tot juridische en fiscale regelingen. Dit zijn expertsessies waarbij doelen en aanpak op het gebied van vervoerbeleid met een 'peer-group' worden uitgewerkt. Er worden publicaties gemaakt aan de hand van besproken zaken en van best practices, om blijvend te inspireren en aan te spreken op het moment dat het bedrijf er aan toe is. Afsluitend volgt de jaarlijkse netwerkbijeenkomst waar bedrijven en instellingen worden geïnspireerd ervaringen uit te wisselen en kennis op te doen. De campagne kent een viertal kwalitatieve en informele mobiliteitscafés en een grotere netwerkbijeenkomst voor ondernemers in de Zuidvleugel.

In het 2^e half jaar van 2008 zal wederom een mobiliteitscafé georganiseerd worden om met de bedrijven die eerder mee hebben gedaan en/of die de intentieverklaring rond het koepelconvenant hebben getekend, resultaatafspraken te maken en vast te leggen over het woon/werkverkeer van de medewerkers.

P+R Zuidplein

Naast de bestaande P+R terreinen aan de rand van de stad biedt de gemeente Rotterdam een extra P+R faciliteit aan van 200 parkeerplaatsen in de Zuidplein-garage. P+R wordt door de gemeente gestimuleerd om de doorstroming van het autoverkeer in het centrum te bevorderen en daarmee de uitstoot van schadelijke stoffen terug te dringen. Abonnementhouder moeten aan bepaalde voorwaarden voldoen, zoals woonachtig te zijn te zuiden van Rotterdam en een werkplek hebben in het centrum. Het aanbod van de P+R-plekken wordt bekend gemaakt bij werkgevers en werknemers in het centrum. Het gebruik van de parkeerplaats en de aanvraag is gratis. Doel is de capaciteit van de garage eind 2008 voor 80 % te benutten.

Bijdrage aan doelstelling koepelconvenant

Hoewel alternatieven voor een autoverplaatsing in de spits volop aanwezig zijn en er reeds goede praktijkvoorbeelden bestaan van grote centrumbedrijven die fors het aantal autoverplaatsingen terug hebben weten te brengen, is het streven toch ook hier minimaal 5% spitsreductie van het autoverkeer te bewerkstelligen.

| | Aantal bedrijven | Aantal wp fulltime | Aantal wp totaal |
|---------|------------------|--------------------|------------------|
| Centrum | 9.425 | 38.817 | 50.017 |

5. Havengebied Rotterdam / Verkeersonderneming

Achtergronden

Het Rotterdamse havengebied is uniek in Europa en vraagt qua bereikbaarheid om unieke maatregelen. Daartoe is het Programma Bereikbare Haven ontwikkeld en vorm gegeven in nauwe samenwerking tussen het (haven)bedrijfsleven en de betrokken overheden. Het Programma is erop gericht tijdens de ombouw van de A15 in totaal 20% verkeersreductie te bewerkstelligen en daarmee het havengebied bereikbaar te houden.

Als resultante van het programma is op 9 juli 2008 de Verkeersonderneming opgericht. Een uitvoeringsorganisatie, waarin met het oog op slagvaardigheid zowel mobiliteitsvraag als aanbod zijn ondergebracht. De Verkeersonderneming wordt bemenst met medewerkers van vier "founding fathers": Rijkswaterstaat, Havenbedrijf, Stadsregio Rotterdam en gemeente Rotterdam. Het primaire doel is het garanderen van een maximale reistijd voor personenverkeer tussen Maasvlakte en Beneluxplein van 31 minuten. Dit getal is gebaseerd op de reistijd die voor deze afstand zonder weerstand nodig is, vermeerderd met een factor 1,5 (conform reistijdeisen uit de Nota Mobiliteit, september 2005) Uitgangspunt is dat deze maximale reistijd duurzaam kan worden bereikt door enerzijds het reduceren van de spitsdrukke met 20% en anderzijds het optimaliseren van de verkeersdoorstroming

Vraag en aanbod in één hand

Het unieke én innovatieve van de samenwerkingsorganisatie Verkeersonderneming zit hem in het feit dat de partijen die invloed kunnen uitoefenen op aanbod (van infrastructuur, openbaar vervoer, verkeerslichten etc.) en vraag (naar mobiliteit, zeker wat betreft woonwerkverkeer) in één hand zijn gelegd. De "founding fathers" van de Verkeersonderneming zijn de in de regio betrokken overheidspartijen. Bestuurders van die organisaties vormen een Stuurgroep waaraan de Verkeersonderneming verantwoording aflegt. In de Raad van Advies zitten koepelorganisaties van vervoerders en werkgevers (Deltalinqs, Kamer van Koophandel, TLN en EVO) en vertegenwoordiging van het eiland Voorne-Putten (gemeente Spijkennisse). Omdat al die partijen de handen ineen hebben geslagen neemt de kans op succes toe.

Samenhang doelen en inspanningen

De benodigde inspanningen en projecten om de gewenste effecten te halen zijn weergegeven in de bijgevoegde schematische opzet (bijlage D). Daarin wordt onderscheid gemaakt naar personenverkeer en goederenvervoer (horizontaal). Verder zijn de inspanningen in kolommen (verticaal) gegroepeerd naar de manier waarop die de vraag naar mobiliteit beïnvloeden, dan wel hoe invulling gegeven wordt aan wat op het gebied van infrastructuur, mobiliteitsdragers e.d. aangeboden moet worden. De Verkeersonderneming wil zowel de vraag beïnvloeden als het aanbod regelen. Daarbij kiest de Verkeersonderneming als vertrekpunt dat de aanpak op generiek niveau én op specifiek niveau moet worden ingestoken.

Het woord 'generiek' moet op twee manieren worden gelezen: voor het *hele* plangebied (A15, inclusief onderliggend wegennet, van Ridderster tot Maasvlakte) en voor *iedereen* die zich in het plangebied van A naar B wil bewegen. Het woord 'specifiek' houdt in dat de Verkeersonderneming bovendien wil kijken naar afzonderlijke herkomst- en bestemmingsrelaties of doelgroepen die van de A15 en het onderliggend wegennet gebruik maken. Deze afzonderlijke verkeersstromen, wil de Verkeersonderneming beïnvloeden door doelgroepgericht, en waar mogelijk zelfs gericht op afzonderlijke individuen, een menukaart van vraag- en aanbod in te zetten. De keuzes uit de menukaart staan open voor de afzonderlijke doelgroep (of individu), waarna keuzes worden gemaakt die het meest interessant zijn voor die doel-

groep. De verwachting is dat met een insteek op generiek én specifiek niveau het gedrag van reizigers succesvol beïnvloed kan worden.

Nog onderbelicht in het sturen van verkeersstromen is het optimaal gebruik maken van de informatieketen. Informatie uit in-carsystemen etc. over weggebruik, verkeersdrukke, reistijden kan meer en meer beschikbaar komen door het toenemend gebruik van ICT. Het kansrijke aan de Verkeersonderneming is dat de informatiebronnen bij alle deelnemende organisaties zijn te vinden, waardoor een zeer betrouwbaar systeem kan ontstaan.

Lopende projecten (groen in schema) en verwachte effecten

1. Spitsmijden (vraaggericht, generiek)

Doelstelling van het project Spitsmijden is 5% van de A15 rijders uit de spits te halen d.m.v. een financiële beloning. Inzet is een aanzet tot een structurele gedragsverandering bij spitsrijders: spreiding van hun verplaatsing over de dag, gebruik van andere modaliteiten en het anders inrichten van hun werk (qua locatie en qua tijdstip). Daarom is het van belang naast de beloning ook alternatieven te kunnen aanbieden, aan de vraagkant (telewerken, flexkantoren) en aan de aanbodkant (versterking openbaar vervoer, collectief bedrijfsvervoer). Er is dan ook een sterke koppeling met het project "Inventarisatie alternatieven tijdens ombouw A15". Overigens wacht het spitsmijden project niet op die ombouw, het loopt er op vooruit door al in 2009 (planning: mei) operationeel te worden. Congestieproblemen op de A15 zijn er immers nu al.

Het spitsmijden project heeft echter ook een bredere insteek: het wil innovatie stimuleren voor DVM-toepassingen (door het gebruik van GPS voor registratie en GPRS voor reisinformatie), voor het inrichten van een back-office voor een integrale ketendienst en voor het ervaren opdoen met VAS. Anders gezegd, het wil een platform bieden voor de ontwikkeling van multiservice provider diensten.

De verkenning van het project is gereed. Er zal naar verwachting niet worden gewerkt met camera's, maar met in-car technologie bij de deelnemers. Begin augustus is vanuit de Verkeersonderneming opdracht verstrekt tot het verrichten van alle benodigde werkzaamheden voor de aanbesteding van Spitsmijden, dat als integrale dienst in de markt wordt gezet. Dit ook op basis van de bevindingen uit een precompetitieve marktdialoog begin juli. Er wordt momenteel toegewerkt naar preselectie van (combinaties van) marktpartijen op basis van inhoudelijke Plannen van Aanpak, gevolgd door een concurrentiegerichte dialoog voor de uitwerking van het aan te besteden concept. Start van de aanbesteding staat gepland voor begin september, gunning is voorzien voor eind januari 2009, start uitvoering "op straat" 1 mei 2009.

Parallel aan dit tenderproces wordt gewerkt aan een uitvoeringsconvenant Spitsmijden A15, dat naar verwachting eind oktober gereed zal zijn en de basis vormt voor de formele subsidieaanvraag uit de AbvM-mobiliteitsmanagement gelden. Daarop vooruitlopend vinden op dit moment al gesprekken plaats met de regionale wegbeheerders (tevens aandeelhouders van de Verkeersonderneming) over hun financiële bijdrage (in principe 25%). Voor optimale afstemming met de wensen en eisen vanuit V&W wordt intensief samengewerkt met de V&W-contactpersoon voor de regio Rotterdam, die lid is van het Spitsmijden-projectteam.

Het publieke budget, dat een aanjaagkarakter heeft, is voorlopig begroot op € 9 mln (excl. BTW en voorbereidingskosten) voor het zgn. basismodel (1 rijrichting, 1 spitsperiode, afgemeten traject, gedurende 3 jaar) en als volgt opgebouwd:

- ca. 15% voor organisatie (projectmanagement, back-office, onderzoek en evaluatie)
- ca. 40% voor hardware (incl. dataregistratie en –verwerking)
- en ca. 45% voor incentives.

In het tenderproces zijn 2 harde “showstoppers” expliciet benoemd: het niet toekennen van de AbvM-subsidie en het niet oplossen van het onderhevig zijn aan inkomstenbelasting van de incentives.

Naar verwachting zal gekozen worden voor een ingroeimodel, om de financiële risico's voor zowel de provider als de partijen in de Verkeersonderneming aanvaardbaar te houden en zicht te krijgen hoe eventueel bij te sturen om een optimaal resultaat te krijgen (er wordt als het ware een leer- en ontwikkel-omgeving gecreeërd). Hoe zo'n ingroeimodel eruit zou kunnen zien, ook in het licht van de contractuele afspraken met de Provider, zal onderwerp van gesprek zijn in de dialoog. Datzelfde geldt voor opschalingmogelijkheden naar andere spitsen/richtingen en/of locaties in latere fasen. Concrete voorstellen in deze zullen tevens als gunningcriterium worden meegewogen in de eindbeoordeling.

De concept scope voor de uitvraag luidt samengevat als volgt:

1. Centrale doelstelling: 5% van de A15-rijders uit de spits
 - op traject Vaanplein-Beneluxtunnel
 - in de ochtendspits
 - in westelijke rijrichting
 - gedurende 3 jaar
 - op basis van een financiële beloning van de deelnemers
2. De 5% heeft betrekking op een gemiddelde per maand (of week, nader te bepalen), exclusief de vakantiemaanden (in principe juli, augustus en december, in overleg nader te specificeren).
3. De Verkeersonderneming is de gemandateerde publieke counterpart van de te selecteren private Spitsmijden-provider
4. De doelgroeprijders mogen zich gedurende de spitsperiode niet bevinden in een nader te definiëren corridor rondom de A15.
5. Spitsmijden is één van de mobiliteitsmanagementmaatregelen op de A15, waarover de Verkeersonderneming de overall-regie voert. De Spitsmijden-provider opereert zelfstandig, maar binnen het kader van dit regime en doet voorstellen voor hiervoor benodigde afspraken met de Verkeersonderneming.

Als condities en afspraken tussen opdrachtgever (de Verkeersonderneming) en de te selecteren commerciële marktpartij wordt in ieder geval gedacht aan het volgende:

6. De Provider neemt integrale verantwoordelijkheid voor de spitsmijndienst: zowel systeem (hardware, backoffice) als operations (selectie van en communicatie met deelnemers, incl. betaling, draaien aan de knoppen, etc).
7. De Provider doet voorstellen hoe de gedragsverandering onder de deelnemers en mutaties binnen de doelgroep te volgen, hoe dit te laten doorwerken in het functioneren van de dienst en hoe het behalen van de centrale doelstelling te verifiëren.
8. De Provider dient t.b.v. proces- en effect-monitoring maandelijks de volgende informatie aan de Verkeersonderneming aan te leveren:
 - m.b.t. de deelnemers (aantal spitsmijders, fluctuaties in de groep, aantal gemeden spitsen, vertrektijdstippen, alternatieve vervoerswijzen, niet-gemaakte verplaatsingen e.d.)
 - m.b.t. de beloning (concept, hoogte met fluctuaties e.d.)
 - m.b.t. de techniek (nader te specificeren).
9. Het Spitsmijden A15 project moet de mogelijkheid hebben additionele diensten (VAS) aan te bieden aan de deelnemers, in principe via een open platform opzet. De Provi-

- der doet voorstellen hiervoor, die als gunningscriterium worden gehonoreerd in de mate waarin deze bijdragen aan de centrale doelstelling.
10. De Provider heeft recht op het commercieel exploiteren van de door hem bij de Spitsmijden-dienst verzamelde (verkeers)informatie, maar dient deze ook om niet ter beschikking te stellen aan de Verkeersonderneming en haar aandeelhouders.
 11. Het beschikbare publieke budget bedraagt € 9 mln (excl. BTW) en dient integraal te worden aangewend over de volle periode van 3 jaar. De Provider is vrij dit budget – binnen scope en voorwaarden van het project - naar eigen inzicht te besteden, maar legt verantwoording af aan de Verkeersonderneming over het deel dat voor beloningen aan de deelnemers wordt aangewend.
 12. De Provider mag voorstellen doen voor opschaling van de Spitsmijden dienst, zowel binnen de nu gedefinieerde scope als daarbuiten (omvang, geografisch, looptijd). Deze voorstellen worden gehonoreerd als gunningcriterium, maar daadwerkelijke realisering ervan kan niet worden gegarandeerd.
 13. De Provider doet voorstellen hoe under- en overperformance t.o.v. het beoogde resultaat te honoreren, passend in de centrale doelstelling van het project.

Met betrekking tot het tenderproces gelden de volgende bepalingen:

14. De aanbesteding vindt plaats onder de ontbindende voorwaarde van beschikbaarheid van het publieke budget en afspraken met het Ministerie van Financiën aangaande fiscaliteiten van de beloningen.
15. Het dialoogproces zal zich naar verwachting vooral richten op specificatie en verdeling van risico's, op de onderlinge verhouding tussen Verkeersonderneming en Provider (m.n. in de startfase) en op "afreken"-mechanismen.
16. De indicatieve planning van het tenderproces is als volgt:
 - kwalificatie: begin september tot begin oktober 2008
 - selectie (op basis van Plan van Aanpak): medio oktober tot medio november
 - dialoog: medio november tot medio december
 - biedingen: medio december tot medio januari 2009
 - gunning: eind januari
 - start uitvoering: 1 mei

2. Inventarisatie alternatieven tijdens ombouw A15 (aanbodgericht, specifiek)

Met deze inventarisatie wordt inzicht geboden in de mogelijkheden die er zijn om op specifieke herkomst- en bestemmingsrelaties alternatieve vervoermogelijkheden te bieden voor automobilisten. Met deze alternatieven wordt een reductie van de spitsdrukke nagestreefd die kan oplopen tot 10%, zeker mits de alternatieven in onderhandelingen met werkgevers de aanbodkant van een menukaart vormen. Instrumenten die werkgevers in handen hebben (telewerken, flexibele werktijden, reiskostenvergoedingen, ploegendiensten anders timen, etc.) vormen daarbij de vraagkant. In het schema wordt dit 'honing- en azijnspel' weergegeven met het oranje vierkant in het midden.

| | | | | |
|---|---|--|---|---|
| g | s | | s | g |
| | | | | |
| | | | | |

De Verkeersonderneming heeft opdracht verstrekt voor de inventarisatie van alternatieven aan de aanbodkant. Allereerst wordt inzicht verschafte in de vervoersstromen van forensen, worden bestaande concessiecontracten op het gebied van openbaar vervoer geanalyseerd, en worden gegevens verzameld over vervoerders, openbaarvervoer producten etc. Verder worden het bestaande netwerk en voorzieningen als parkeerplaatsen, carpoollocaties e.d. geïnventariseerd in kaart gebracht. Op basis van de specifieke kenmerken van de vervoersstromen en gebiedskenmerken worden relevante alternatieven voor automobilisten in kaart gebracht.

Zo veel mogelijk binnen de kaders van de Taskforce Mobiliteitsmanagement zijn en worden contacten gelegd met werkgevers. Gezamenlijk wordt gezocht naar een invulling van de alternatieven, waarbij vraag en aanbod bij elkaar worden gebracht (honing en azijn). Belangrijk onderdeel hiervan maakt uit het formuleren van eisen en wensen richting de nieuwe concessie Voorne-Putten en A15 MaVa.

Hiernaast zullen alternatieven 'op de plank komen te liggen' als:

- carpoolprojecten
- fietsprojecten (in de brede en innovatieve zin van het woord: nieuwe fietspaden, maar ook segwaystations of fietsdispensers à la Velib in Parijs?)
- openbaar vervoerprojecten, met daarop aansluitend P+R-terreinen
- bedrijfsvervoer over water

3. Collectief bedrijfsvervoer

In grote delen van de haven is geen openbaar vervoer aanwezig en zeker niet 24 uur per dag. Veel bedrijven werken volcontinu met ploegendiensten in een operationele omgeving waarbij fysieke aanwezigheid noodzakelijk is en hebben daarom zelf een vervoersregeling.

Er is een verkenning uitgevoerd door Deltalings en het Havenbedrijf naar de mogelijkheden van collectief bedrijfsvervoer. Van maar liefst 13.000 werknemers is de herkomst - bestemmingsrelatie in kaart gebracht. bekend. Er zijn dus kansen voor collectief bedrijfsvervoer, ook in clusters van bedrijven. Bedrijven zelf hebben interesse getoond. Er is een **vervoermakeelaar** aangesteld om deze bedrijven te benaderen en collectief vervoer verdere uit te rollen in de haven. Tevens is onderzocht of **medegebruik van busbanen** door georganiseerd bedrijfsvervoer in de haven mogelijk is.

4. Nachtrijden goederenvervoer – 24 uurslogistiek (generiek, vraaggericht)

| | | | | |
|---|---|--|---|---|
| g | s | | s | g |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Doel van dit project is een hogere mate van spreiding van goederenvervoer over de tijd. Focus bestaat op de verschuiving van vrachtstromen (containers) over de weg die nu relatief veel in de spitsperiodes plaats vinden. Het project loopt, en er bestaat commitment van vele verschillende (logistieke) partijen. Dit project is daarmee een goed voorbeeld van de betrokkenheid van bedrijven bij de fileproblematiek. Het kan leiden tot een afname van de spitsdruk op de

A15 met 2%.

5. Floating car data vracht

| | | | | |
|---|---|--|---|---|
| g | s | | s | g |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Floating car data vracht beoogt het reduceren van de overlast door het havengebonden wegvervoer door het aanbieden van actuele en betrouwbare verkeersinformatie via boordcomputers van vervoerders tijdens de reconstructie van de A15. Het project loopt en een pilot is in voorbereiding. Realisatie van dit project is te zien als aanzet voor de introductie van slotmanagement in een latere fase.

Bijdrage aan doelstelling koepelconvenant

De verwachting is dat met de nu lopende projecten **10-15% spitsreductie** bereikt zal gaan worden. Het resterende reductiepercentage zal gaan komen uit een keur van nog door de Verkeersonderneming op te starten projecten, dan wel het invloed uitoefenen op projecten die in een ander verband lopen.

Voorbeelden van deze twee categorieën projecten:

- Fiscale maatregelen/beloningen op nationaal niveau voor afspraken omtrent reizen buiten spitsstijden

- Op verschillende delen van het metronet wordt in spijstijden nog niet de maximale capaciteit bereikt (zit- en staanplaatsen). Gebruik makend van bijvoorbeeld de OV-chipkaart-technologie zouden op bepaalde relaties geclusterde reizigers van A naar B lagere OV-tarieven kunnen worden aangeboden om de spitscapaciteit van het metronet volledig benut te krijgen. In feite ontstaan hier een prijsprikkel en een leereffect over het beïnvloeden van het reizigersgedrag.
- Mobiliteitscampagnes, publiekscampagnes:
- Vergroting call-size containerverkeer
- Personenvervoer over water kan en moet verder worden uitgebreid.
- Met de aanleg van een containerterminal in de Albrandswaard wordt overslag van containers van vrachtwagens op alternatieve vormen van vervoer mogelijk gemaakt (schip, trein).
- dynamisch en operationeel verkeersmanagement
- Advisering van voorkeursroutes aan de hand van floating car data voor het personenverkeer;
- op langere termijn ook een complete optimalisering van de informatieketen

| | Aantal bedrijven | Aantal wp fulltime | Aantal wp totaal |
|-------------|------------------|--------------------|------------------|
| Havengebied | 2.516 | 33.499 | 34.830 |

6. Overige regionale projecten

Dynamisch verkeersmanagement

In het programma DVM Zuidvleugel werken de overheden gezamenlijk aan de operationele uitwerking van de gezamenlijke visie op het geleiden en sturen van verkeersstromen (tactisch kader verkeersmanagement Zuidvleugel). Vanuit de visie worden onder meer concrete regelscenario's opgesteld, bijvoorbeeld voor de gewenste verkeersafwikkeling van verkeer van en naar Rotterdam-Centrum, dat zorgt voor optimaal gebruik van de Ring, de stedelijke invalswegen, P+R voorzieningen en parkeervoorzieningen in de binnenstad.

In-car

Het voorstel voor het in-car programma Zuidvleugel dat momenteel wordt ontwikkeld, is gericht op de ontwikkeling en toepassing van diensten die de weggebruikers informeren over met welke vervoerwijze en via welke routes zij het beste hun bestemming in het stedelijk gebied kunnen bereiken of hoe zij het beste het stedelijk gebied kunnen verlaten. De realisatie van de informatiediensten die zijn gericht op de stedelijke bereikbaarheid van de Zuidvleugel bestaat uit twee hoofdonderdelen, namelijk het op orde brengen van de informatiehuishouding en het vervolgens 'in car brengen' van de informatiediensten.

Routeplanner REISwijzer Plus en 9292 Vertrekwijzer

De stadsregio Rotterdam hecht groot belang aan de bereikbaarheid van de regio en ziet dit als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van werkgevers en overheid. In opdracht van de stadsregio Rotterdam biedt VCCR bedrijven gratis de REISwijzer Plus routeplanner en 9292 Vertrekwijzer aan. Dit aanbod heeft een looptijd van een jaar.

Beide producten dragen bij aan een goede voorlichting over de bereikbaarheid van een locatie. Bezoekers van bedrijven en instellingen krijgen via de REISwijzer Plus een deur-tot-deur reisadvies vanaf het vertrekpunt rechtstreeks naar de locatie met het openbaar vervoer, de auto of een combinatie van beide. De REISwijzer Plus wordt geplaatst op de eigen internet-site.

De 9292 Vertrekwijzer informeert bezoekers en medewerkers van een locatie in één oogopslag hoe laat de bus, tram, metro of trein in de buurt van vertrekt. De Vertrekwijzer wordt getoond op een groot scherm dat zich bevindt op een centraal punt (bijvoorbeeld uitgang). www.kiesderoute.nl geeft meer informatie over deze actie en voorwaarden voor deelname.

Bereikbaarheidsportal

In opdracht van de stadsregio Rotterdam beheert VCCR een bereikbaarheidsportal op internet. WWW.BEREIKBAREREGIOROTERDAM.NL Deze website geeft alle mogelijkheden in vervoer weer en wordt continue ververs met file-informatie, wegwerkzaamheden en ander vervoer gerelateerd nieuws. De doelgroepen zijn bezoekers en reizigers in de regio Rotterdam. In dat licht worden de grotere evenementen en points of interest als scholen en musea vermeld. Ook is het mogelijk om met behulp van de Reiswijzer Plus van 9292 een reis te plannen. Daarnaast is up-to-date informatie beschikbaar over bijvoorbeeld parkeren, OV over water en de fiets.

De website scoorde in de eerste helft van 2008 tussen 20.000 en 50.000 hits per dag. Dit aantal hits is sterk afhankelijk van de geslaagde koppeling met evenementen zoals bijvoorbeeld de Fortis Marathon met een bezoek van 220.000 hits op een dag. De website wordt iedere dag innovatiever en wordt uitgebreid tot een portal waar voor iedereen de regionale bereikbaarheidsinformatie beschikbaar is. VCCR doet dit samen met technische ondersteuning van Connected en PZ.

Meldpunt wegwerkzaamheden

Alle wegwerkzaamheden worden vanuit de regionale wegbeheerders gemeld aan "het Meldpunt". De beheerder verwerkt de meldingen in een centrale database tot een overzichtskaart en een publieksgerichte beschrijving. Alle meldingen (ca. 100 per week) van gemeentelijke tot rijkswegen, worden in een centrale database ingevoerd. De meldingen worden gecontroleerd en bekeken op eventuele conflicten met andere wegwerkzaamheden. De database van de website vormt een bron van informatie waar andere media (zoals teletekst van RTV Rijnmond en e-mailnotificatie) automatisch door gevoed worden.

Samen met de verkeersmarinier in Rotterdam worden opbrekingen in kaart gebracht en gecommuniceerd naar bezoekers en reizigers binnen de regio. "Het Meldpunt" is daarmee een backoffice waar regionaal de registratie en het beheer van verstoringen op het wegennet gecentreerd wordt. Tevens heeft de backoffice een sterke redactiefunctie op de meldingen, omdat met dezelfde informatie andere media op een snelle en efficiënte manier gevoed moeten worden.

Bereikbaar avondje uit

In opdracht van de DCMR en dankzij gelden uit het Actieprogramma Luchtkwaliteit Rotterdam en Regio Rotterdam voert VCCR een proefproject uit voor Theater Luxor. Doel is de bezoekers van zowel het Nieuwe als het Oude Luxor ertoe te brengen met het openbaar vervoer of de fiets naar het theater te komen. Dit omdat de parkeergelegenheid rond de theaters schaars is en Luxor de bezoekers graag wil helpen een geschikte reiswijze te vinden. Daarvoor zijn de volgende actiepunten geformuleerd:

- Een enquête onder de bezoekers waarin o.a. naar hun reiswijze en de reden van deze reiswijze wordt gevraagd.
- Het verbeteren en uitbreiden van de reisinformatie op de website en in de programmaboekjes van Luxor.
- Een tijdelijke aanbieding van een openbaar vervoerkaart tegen geen of lage kosten.

Bezoekers kunnen sinds het voorjaar op de site van Luxor een reisadvies opvragen voor de auto, het openbaar vervoer of auto + openbaar vervoer (Park+Ride). De reisinformatie op o.a. de site is uitgebreid. Daarbij is gebleken dat inmiddels elke dag honderden bezoekers een reisadvies aanvragen. In het najaar start de proef met een speciaal ov-kaartje.

Fitte fietsers

Dit project stimuleert het fietsgebruik in het woon-werk en zakelijk verkeer. Het thema in 2008 is de gezondheid van werknemers die regelmatig kiezen voor de fiets. Er wordt gekeken naar de verbetering van de arbeidsproductiviteit en het ziekteverzuim. De GGD en het Erasmus Medisch Centrum onderzoeken dit door middel van fittesten en vragenlijsten.

De fietsende werknemers registreren de kilometers online op een speciale website. In de vorm van een competitie doen meer dan 1.000 werknemers mee waarvan 10% voorheen met de auto reisde. De resultaten van het onderzoek op het gebied van arbeidsproductiviteit en ziekteverzuim worden in het voorjaar van 2009 gepresenteerd.

Mobiliteitsscans

In kader van het project Regionaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2008 worden in opdracht van DCMR 30 mobiliteitsscans personenvervoer opgesteld. Het doel van deze scans is na te gaan welke verbeteringen van de bereikbaarheid en luchtgeluidskwaliteit in de regio Rotterdam mogelijk zijn.

Naast het in beeld brengen van het woon-werkverkeer wordt door de bureaus Amsterdam Consultants en EVO ook de verbetering van goederen en transport mogelijkheden in kaart gebracht. Het bedrijf kan eventueel deelnemen aan een gratis wagenparkscan door de Gemeente Rotterdam. Samen met de mobiliteitsscan personenvervoer moet dit leiden tot een vervoerplan voor het betreffende bedrijf. Het bedrijf dient dit vervoerplan in bij de DCMR en kan gebruikt worden bij actuele of toekomstige milieuvergunningprocedures. De bedrijven die meewerken aan dit programma zijn in principe vergunningplichtig.

Nieuwe werknemers

Er is een aanpak gemaakt die in eerste instantie de nieuwe werknemers van een aantal grote bedrijven gaat benaderen. Dit is een kansrijke doelgroep omdat deze groep zich opnieuw moet oriënteren op zijn of haar reiswijze. Door middel van een persoonlijk reisadvies wordt de nieuwe werknemer overzichtelijk begeleid in zijn of haar nieuwe reismogelijkheden. De beleidsdoelstellingen inclusief eventuele regelingen van het bedrijf worden hierin meteen geïntegreerd. Vervolgens wordt in samenwerking met het bedrijf een proefaanbod van alternatieven geboden voor een periode van maximaal twee maanden. Op die manier wordt kennis en gebruik van alternatieven in het woon-werkverkeer gestimuleerd. VCCR voert deze proef in bij 12 grote werkgevers in de Rotterdamse regio en sluit zich aan bij de mobiliteitsmakelaar in de regio Haaglanden.

7. Duurzame mobiliteitsontwikkeling

De aanpak van mobiliteitsmanagement past ook in de Rotterdamse visie van een duurzame mobiliteitsontwikkeling. In het voorjaar heeft het college van de gemeente Rotterdam haar visie in een brief aan de gemeenteraad gepresenteerd. De stadsregio zal op korte termijn haar uitvoeringsstrategie mbt duurzame mobiliteit presenteren.

In de brief aan de raad van april 2008 stelt de gemeente dat mobiliteit een onderwerp is dat alle facetten van de samenleving raakt. De uitwerking van duurzame mobiliteit voor Rotterdam vindt daarom plaats in een dynamische omgeving met actieve participanten. Binnen Rotterdam zijn dat niet alleen eigen diensten zoals dS+V, Gemeentewerken en GGD, maar ook samenwerkingsverbanden, andere overheidspartijen, bedrijven en maatschappelijke

organisaties. Belangrijke partijen voor de uitwerking van duurzame mobiliteit zijn onder andere vertegenwoordigende organisaties van het bedrijfsleven als Kamer van Koophandel en Deltalinqs, maar daarnaast ook het Havenbedrijf Rotterdam NV, de DCMR, de stadsregio Rotterdam en het RCI. Deze organisaties nemen projecten op of hebben al projecten opgenomen in hun (uitvoerings)programma's, die bijdragen aan duurzame mobiliteit.

Voorbeelden

Voorbeelden van projecten en programma's zijn schone voertuigen, schone brandstof, stil asfalt, duurzame stad, RAL (Rotterdamse Aanpak Luchtkwaliteit), Programma Milieu, Bereikbare Haven, Randstad Urgent en Strategische agenda 2040. Deze opsomming is zeker niet uitputtend. Volgens de visie gaat het daarbij niet alleen om het sturen op een aantal milieuthema's zoals verbetering luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, en CO2 uitstoot en bovengenoemde milieuthema's. Het moet ook verder bijdragen aan de economische ontwikkeling en bereikbaarheid van de stad, alsook aan het aantrekkelijker maken van Rotterdam als woonstad. In het uitvoeringsprogramma wordt daarom onderscheid gemaakt naar drie soorten maatregelen:

- schone en stille voertuigen
- schone brandstoffen
- het 'schoon' gebruik van het mobiliteitssysteem

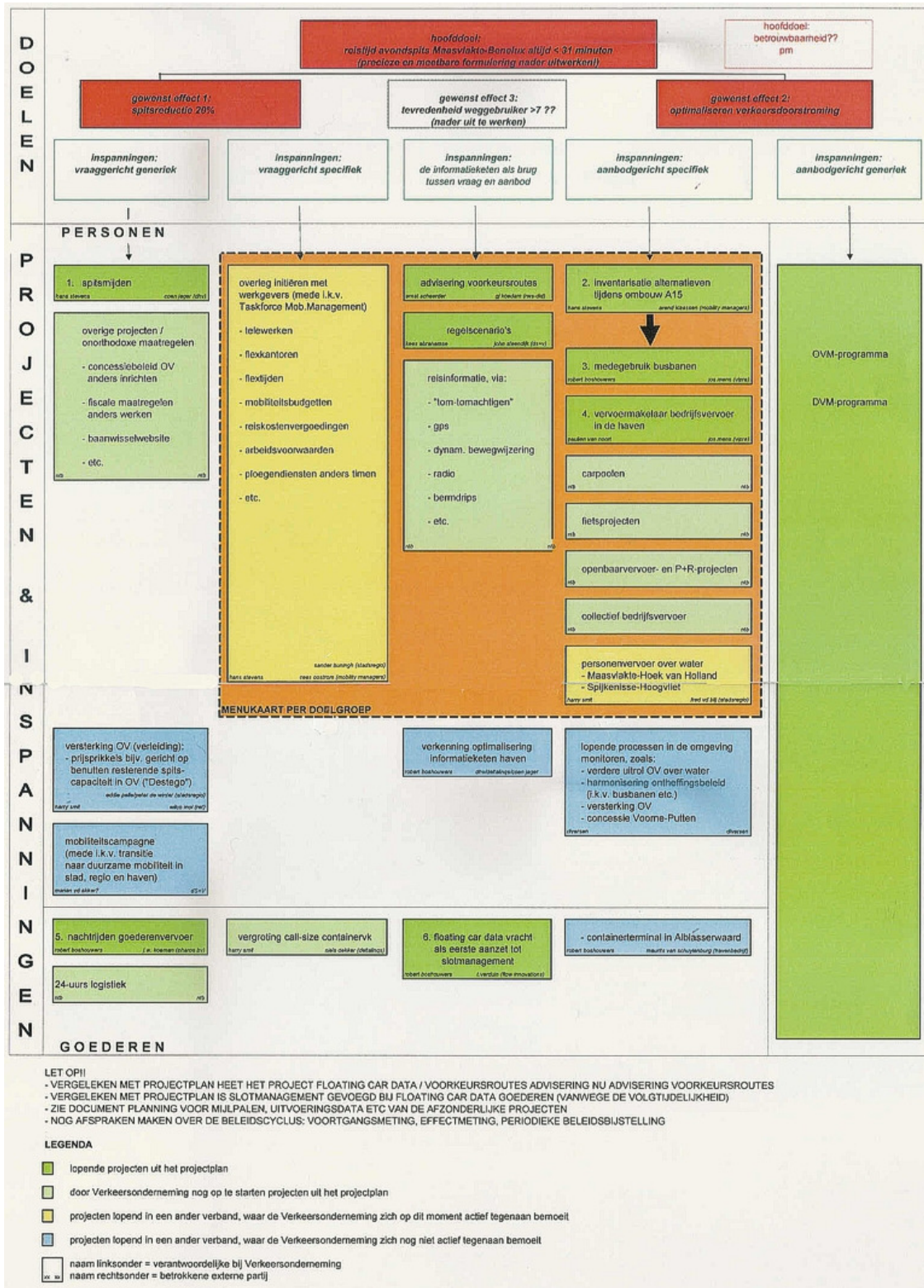
Voorbeelden van concrete maatregelen uit de eerste categorie zijn de verschoning van het gemeentelijk wagenpark, een proef met inzet van elektrische wagens voor stedelijke distributie (TNT), het verschonen van de Rotterdamse taxi's en het verschonen van de busvloot van de RET. De RET heeft de schoonste busvloot van Europa! Het gemeente Rotterdam heeft als doelstelling om op 31 december 2009 het gemeentelijke wagenpark te hebben verduurzaamd met 75% schone voertuigen.

Rotterdam stimuleert ook het gebruik van schone brandstoffen. Door een subsidie te verlenen voor ombouw van bestaande vulpunten en nieuw op te richten vulpunten voor E85 en /of biogas wordt een groter gebruik van deze brandstoffen verwacht.

Het streven naar een schoon gebruik van het mobiliteitssysteem wordt geconcretiseerd door tal van maatregelen die het gebruik van fiets, openbaar vervoer en lopen moeten stimuleren. Naast aanbodgerichte maatregelen zoals aanleg van fietspaden, P+R terreinen en openbaar vervoervoorzieningen is in het kader van de duurzame mobiliteitsaanpak ook voorzien in stimulering mobiliteitsmanagement. Daarvoor zijn ook middelen vrijgemaakt, deze zijn opgenomen in het financiële overzicht.

De activiteiten die de gemeente met de andere partners uitvoert zijn terug te vinden in de jaarrapportage Lucht 2007. Dit document is in juni 2008 aan de raad aangeboden en is te downloaden via de website <http://www.rotterdam.nl/smartsite2161869.dws> .

Bijlage C Schema projectopzet Havengebied



Bijlage D INTENTIEVERKLARING

De ondergetekenden, op 8 juli 2008 bijeen in het Sparta Stadion te Rotterdam,

Overwegende:

- dat de bereikbaarheid van de (economische) werkkernen in de regio Rotterdam ernstig te lijden heeft onder verkeerscongestie en dat hierdoor de economische uitstraling, prestaties en potenties van de regio negatief wordt beïnvloed;
- dat mobiliteitsgroei en congestie negatieve effecten hebben op de leefbaarheid en de milieukwaliteit als zodanig en daarnaast op de bereikbaarheid van individuele ondernemingen, op bedrijfskosten, imago en positie op de arbeidsmarkt en op de arbeidsatisfactie van individuele werknemers;
- dat de extra weginfrastructuur die de komende jaren beschikbaar zal komen onvoldoende is om de voorziene verkeersgroei op te vangen;
- dat overheden en koepelorganisaties van werkgevers en werknemers voornemens zijn om een convenant af te sluiten op het gebied van mobiliteitsmanagement, met als doelstelling om in 2012 een reductie van 5% personen autoverkeer te realiseren op de wegen van en naar de werkgebieden.
- dat onder mobiliteitsmanagement 'het organiseren van slim reizen' wordt verstaan en dit in regionaal verband de betrokkenheid en inzet van veel partijen vergt;
- dat succesvolle landelijke invoering van mobiliteitsmanagement eraan kan bijdragen dat van invoering een op de wet Milieubeheer rustende Regeling Mobiliteitsmanagement wordt afgezien.

Spreeken de intentie uit:

- om zich als werkgever krachtig te zullen gaan inspannen om in de eigen onderneming/ organisatie mobiliteitsmanagement maatregelen in te (gaan) voeren, die structureel de bereikbaarheid bevorderen van de Regio Rotterdam en die zullen leiden tot de gewenste spitsreductie van 5% in 2012;
- om als voortrekker van werkgevers op te gaan treden en een voorbeeldrol te vervullen voor wat betreft mobiliteitsmanagement maatregelen en als zodanig deel te gaan uitmaken van een Kerngroep Grotere Werkgevers;
- om samen met vertegenwoordigers van het georganiseerde bedrijfsleven en in hoedanigheid van grotere werkgever uit de private sector als gesprekspartner voor overheden te gaan fungeren aangaande de bereikbaarheidsproblematiek;
- om te gaan participeren in locatiegerichte maatregelenpakketten voor mobiliteitsmanagement. Hieronder worden tevens verstaan beloningsmaatregelen, gericht op individuele werknemers, voor het vermijden van de spits in het autoverkeer op de wegen van en naar de werkkernen.

Was getekend door:

- 1) BP Nederland, te Pernis, vertegenwoordigd door Carlo Eijkels, Manager communication
- 2) ABN-AMRO Bank te Rotterdam, vertegenwoordigd door Klaas van der Burg, Accountmanager Zaken
- 3) Rabobank Rotterdam, vertegenwoordigd door ing. Chris Veeningen, Adviseur Strategie en Innovatie
- 4) ING Bank Rotterdam, vertegenwoordigd door Con Schoenmakers, Voorzitter districtdirectie
- 5) BM, vertegenwoordigd door Bert de Winter Communicatieadviseur / eigenaar

- 6) Robus en Partners, te Hardinxveld Giessendam, vertegenwoordigd door Robert W. Philippo, eigenaar / senior partner
- 7) Phoenix Interactive Partners bv te Rotterdam, vertegenwoordigd door Drs. Janke van der Zaag, Directeur
- 8) Kien Legal te Rotterdam, vertegenwoordigd door C.H.A. de Vroomen, Director Business Development
- 9) Bfocussed, vertegenwoordigd door Luc Beurskens Strategie/partner
- 10) Unicon Europe B.V., vertegenwoordigd door Bonnine X.C.Xie Chairman of te Board
- 11) BK Ruimte en Milieu BV, vertegenwoordigd door Drs. Ing. E. (Erik-Jaap) Scheer Directeur
- 12) Traject Vatgoed Advies Groep, vertegenwoordigd door Ing. J.R. Bennekers
- 13) DCMR Milieu Dienst Rijnmond te Rotterdam, vertegenwoordigd door Drs. Jan Morren Senior Beleidsmedewerker
- 14) RWS Directie Zuid Holland te Den Haag, vertegenwoordigd door Ir. F.M. Post, Hoofdingenieur-directeur
- 15) Stichting Europoort Mobiliteit (STEUM), gevestigd te Sijkenisse, vertegenwoordigd door Theo de Boer
- 16) Koos Landers Consultant, vertegenwoordigd door Architect Koos Landers
- 17) Finovion vertegenwoordigd door Drs. Hans Roosentein Rc
- 18) Smaak, vertegenwoordigd door Hans van der Linde
- 19) Presentanza, vertegenwoordigd door Tineke Stal
- 20) Port of Rotterdam, vertegenwoordigd door Ir. Cees Deelen, Hoofd Modaliteiten Havenontwikkeling

Op individuele basis is of wordt de intentieverklaring mede getekend door:

- 21) KPN, district Rotterdam
- 22) Erasmus Universiteit
- 23) Shell Pernis
- 24) Zadkine College
- 25) Bavo Europoort
- 26) Hogeschool In Holland
- 27) Ahoy
- 28) Rotterdam Airport
- 29) Fortis
- 30) Allianz
- 31) Maersk
- 32) Deloitte

Bijlage E FINANCIEN

1. HAVENGEBIED / VERKEERSONDERNEMING

| | jaren | kosten | dekking | beroep op TFMM / ABvM/ Beter Benutten |
|---|-----------|--------|---------|---------------------------------------|
| - spitsmijden | 2009-2011 | 9,3 | 2,3 | 7 |
| - overige projecten / onorthodoxe maatregelen mobiliteitsmanagement | 2009-2011 | 0,5 | 0 | 0,5 |
| - versterking OV met prijsprikkels irt spitscapaciteitbenutting | 2009-2011 | 3 | 0 | 3 |
| - mobiliteits- en publiekscampagnes | 2009-2011 | 0,3 | 0 | 0,3 |
| - nachtrijden goederenvervoer / 24-uurslogistiek | 2008-2009 | 0,8 | 0 | 0,8 |
| - MENUKAART | | | | |
| - telewerken | | | | |
| - flexkantoren | | | | |
| - flextijden | | | | |
| - ploegendiensten anders timen, etc. | | | | |
| - vergroting call-size containerverkeer | 2009 | pm | pm | |
| - reisinformatie | | | | |
| - floating car data vracht | 2008-2009 | 0,6 | 0 | 0,6 |
| - slotmanagement | 2011 | 0,6 | 0 | 0,6 |
| - verkenning optimalisering informatieketen haven | 2008 | 0,2 | 0,2 | 0 |
| - proeven met in-car systemen | 2008-2009 | 2 | 0 | 2 |
| - advisering voorkeursroutes | 2009 | pm | pm | pm |
| - regelscenario's | 2009 | 0,2 | 0 | 0,2 |
| - MENUKAART | | | | |
| - medegebruik busbanen door niet-OV | 2008 | pm | pm | pm |
| - vervoermakelaar bedrijfsvervoer haven | 2008-2009 | 0,4 | 0,4 | 0 |
| - carpoolen | 2008-2009 | pm | pm | pm |
| - fietsprojecten | 2008-2009 | 1 | 0 | 1 |
| - openbaarvervoer- en P+R-projecten | 2009-2011 | 15 | 0 | 15 |
| - collectief bedrijfsvervoer (ten westen van Waal-Eemhaven) | 2008-2009 | 0,4 | 0 | 0,4 |
| - personen/bedrijfsvervoer over water | 2008-2011 | pm | 0 | pm |
| - beïnvloeding concessie Voorne-Putten | 2008 | 0,2 | 0 | 0,2 |
| | subtotaal | 34,5 | 2,9 | 31,6 |
| - aanbodgericht, generiek | | | | |
| - OVM-programma | 2008-2011 | 6,7 | 6,7 | 0 |
| - DVM-programma | 2008-2011 | 20,2 | 6,2 | 14 |
| | subtotaal | 61,4 | 15,8 | 45,6 |

| 2. OVERIGE KNOPEN | jaren | kosten | dekking | beroep op TFMM / ABvM/Beter Benutten |
|---|---------------|--------------|--------------|---|
| - vraaggericht, generiek: | | | | |
| Mobiliteitsmanagement projecten | | | | |
| - mobiliteitscampagne | 2008-2011 | 0,4 | 0,4 | 0 |
| - fietsactie | 2008-2011 | 0,4 | 0,4 | 0 |
| - meldpunt/website | 2008-2011 | 0,5 | 0,5 | 0 |
| - overig | 2008-2011 | 0,3 | 0,3 | 0 |
| - reisinformatie, generiek | | | | |
| proeven met in car systemen Zuidvleugel | 2008-2011 | pm | pm | |
| - aanbodgericht, generiek: | | | | |
| DVM-programma Zuidvleugel | 2008-2011 | 2 | 2 | |
| - vraag- en aanbodgericht, specifiek: | | | | |
| MENUKAART per locatie | | | | |
| - aanbod: aanvullend OV, fietsprojecten, P+R, personenvervoer over water, etc. | | | | |
| - vraag: telewerken, collectief bedrijfsvervoer, car- poolen, etc. | | | | |
| Kralingseknop | 2008-2009 | 3 | 1,5 | 1,5 |
| Vijfsluizen | 2008-2009 | 3 | 1,5 | 1,5 |
| Alexandrium | 2008-2009 | 3 | 1,5 | 1,5 |
| Rotterdam-Centrum | 2010-2011 | 3 | 0 | 3 |
| Parkstad | 2010-2011 | 3 | 0 | 3 |
| Schieveste | 2010-2011 | 3 | 0 | 3 |
| Rotterdam-Airport | 2010-2011 | 3 | 0 | 3 |
| - | | | | |
| - aanbodgericht, generiek | | | | |
| DVM programma Regio en Stad | 2009-2010 | 17 | 13,5 | 3,5 |
| DVM Regio en Stad Incidentmanagement | 2009-2010 | 0,5 | 0,5 | 0 |
| - aanbodgericht, generiek, fysiek | | | | |
| OV Knopen (o.a. bus station Alexander) | 2010 | 3 | 3 | 0 |
| Fietsverbindingen | 2008-2010 | 20 | 20 | 0 |
| P+R | 2008-2011 | 74 | 74 | 0 |
| | subtotaal | 139,1 | 119,1 | 20 |
| | Totaal | 200,5 | 134,9 | 65,6 |