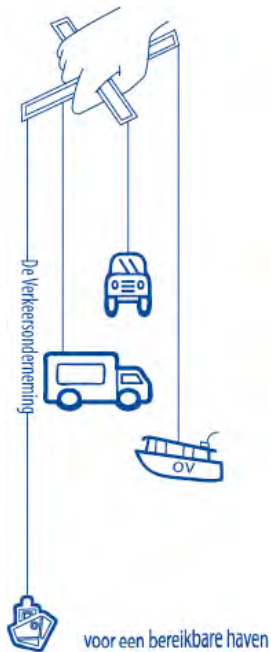


De Verkeersonderneming

Voor een Bereikbare Haven



Maart 2009
Concept 5

Jaarplan 2009

Ter goedkeuring Stuurgroep

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Terugblik 2008	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Wat wil De Verkeersonderneming bereiken?	4
2.1	Uiteindelijk doel	4
2.2	Rol en taken van De Verkeersonderneming	4
2.5	Doel voor 2009	5
3	Programma en resultaten in 2009	6
3.1	Projecten in samenhang	6
3.2	Prioriteiten	6
3.2	Concrete resultaten in 2009	7
3.3	Overige werkzaamheden	7
4	Met welke mensen, middelen en partners?.....	8
4.1	Team.....	8
4.2	Exploitatiebudget	8
	Bijlage 1 Samenhang projecten	10
	Bijlage 2 Onderbouwing reistijden doelstelling	11
	Bijlage 3 Werkzaamheden in 2009	12
	Bijlage 4 Projecten waarbij de Verkeersonderneming geen actieve rol heeft..	17
	Bijlage 5 Werkzaamheden in 2009 ten behoeve van oprichting en onderhouden De Verkeersonderneming	18
	Bijlage 6: Financiering.....	Error! Bookmark not defined.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Om de bereikbaarheid van het Rotterdamse havengebied te verbeteren en tijdens de ombouw van de A15 en daarna te garanderen hebben vier partners De Verkeersonderneming opgericht: Rijkswaterstaat, Havenbedrijf, Stadsregio Rotterdam en gemeente Rotterdam.

De Verkeersonderneming is een kleine slagvaardige regieorganisatie. De Verkeersonderneming wordt bemenst met medewerkers van de vier partners. Door vanuit één locatie samen te werken, worden vraag- en aanbodgerichte maatregelen optimaal afgestemd. De vier partners vormen tevens de Stuurgroep. Daarnaast heeft De Verkeersonderneming een Raad van Advies waarvan de koepelorganisaties Deltalinqs, Kamer van Koophandel, TLN, EVO en de gemeente Spijkenisse als vertegenwoordiger van de gemeenten op het eiland Voorne-Putten lid zijn. Onlangs stemde de Stuurgroep in met de uitbreiding van de Raad van Advies met de Provincie Zuid Holland en de Politie Rotterdam-Rijnmond.

Voor u ligt het eerste jaarplan van De Verkeersonderneming. Het plan is een middel om wederzijdse verwachtingen scherp te stellen. Bovendien wil De Verkeersonderneming hiermee heldere afspraken maken over de zaken die de medewerkers van De Verkeersonderneming en met name de partners het komende jaar willen realiseren.

De directeur van De Verkeersonderneming biedt het jaarplan aan de Raad van Advies ter advisering en voorts aan de Stuurgroep ter besluitvorming. De financiële consequenties staan weergegeven in bijlage 6. Hoewel de precieze omvang nog verder moet worden uitgewerkt, onder meer in samenspraak met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, vraagt De Verkeersonderneming op basis van dit jaarplan aan de vier partners om de benodigde middelen vrij te maken. Het jaarplan wordt ter advies aangeboden aan de Raad van Advies.

1.2 Terugblik 2008

De Verkeersonderneming is gestart op 9 juli 2008. De maanden daarna is veel werk verzet aan opbouw van de organisatie en projecten. Er zijn nadere werkafspraken met partners gemaakt (over financiën, capaciteit en werkwijze), de medewerkers zijn aangezocht en de taken verdeeld. Daarnaast is het programmamanagement opgestart, waarbij allereerst de samenhang en mijlpalen van de projecten in beeld zijn gebracht. Tevens kreeg de voortgangsmeting van projecten vorm.

De medewerkers van De Verkeersonderneming gingen aan de slag met de projecten. Ze zochten de juiste manier van samenwerking in deze nieuwe organisatie waar verschillende culturen en werkwijzen van de partners bijeen komen. De optimale rol van De Verkeersonderneming in lopende projecten is uitgewerkt. Nieuwe projecten werden geïnitieerd. De regisseursrol kreeg steeds meer vorm. De Verkeersonderneming voert als regisseur en programmamanager geen projecten uit, maar een eerste uitzondering op deze regel werd, gezien de bijzondere omstandigheden, al snel een feit. Voor het project Spitsmijden A15 vervult De Verkeersonderneming momenteel de rol van (gemandateerd) opdrachtgever.

Ondertussen kreeg De Verkeersonderneming veel aandacht van pers en andere geïnteresseerden. Geïnteresseerden wilden informatie van De Verkeersonderneming of boden tips en suggesties. De directeur is veel gevraagd als spreker op congressen en in de media. Andere organisaties wilden samenwerking en boden hun diensten aan.

De Verkeersonderneming is turbulent gestart in 2008. En nu met volle kracht door in 2009.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de taken en doelen die De Verkeersonderneming zichzelf stelt. Deze worden in hoofdstuk 3 vertaald naar een programma voor 2009. Hierin zijn de korte termijn doelen, taken en rollen vastgelegd in concrete werkzaamheden. De middelen (mensen, projectenbudget en exploitatiebudget) die daarvoor nodig zijn, ook vanuit de moederorganisaties, zijn beschreven in hoofdstuk 4.

2 Wat wil De Verkeersonderneming bereiken?

2.1 Uiteindelijk doel

De projecten van De Verkeersonderneming zijn gericht op het doel dat de partners van het programma Bereikbare Haven met elkaar hebben afgesproken: 20% minder verkeer in de spits. Dé maatstaf voor de kwaliteit van het werk van De Verkeersonderneming is de meerwaarde voor de gebruiker van de A15 corridor. Gebruikers van de A15 corridor hechten aan betrouwbare reistijd zonder veel vertraging. Ondanks vraagreductie is het nog steeds mogelijk dat de reistijd op het traject erg lang en onbetrouwbaar is. Naast de reductie van de vraag wil De Verkeersonderneming daarom ook het aanbod van wegcapaciteit of mobiliteitsalternatieven optimaliseren.

De Verkeersonderneming wil op werkdagen op het traject Maasvlakte-Vaanplein de volgende doelen behalen:

1. Reductie van de vraag naar gebruik van de weginfrastructuur met 20%¹ in de spits;
2. Optimalisatie van het infrastructuur aanbod zodat een maximale reistijd van 38 minuten in de spits voor personenverkeer² reëel is, waarbij de betrouwbaarheid in de tijd oploopt tot 95% na MaVa.

Aan dit doel van De Verkeersonderneming committeren de leden van de Stuurgroep zich. Elk project in het kader van De Verkeersonderneming (uitgevoerd door leden van de Stuurgroep, van de Raad van Advies of door De Verkeersonderneming zelf) wordt getoetst aan de bijdrage aan dit doel.

2.2 Rol en taken van De Verkeersonderneming

De Verkeersonderneming regisseert, initieert en jaagt aan en kent soms uitvoerende taken. Als regisseur wil De Verkeersonderneming overzicht en inzicht hebben in de fileproblematiek van de A15 om zo verantwoording over het geheel van haar werkzaamheden te kunnen afleggen. De Verkeersonderneming wil samen met haar partners beleidslijnen uitzetten en samenwerking organiseren. Het unieke én innovatieve van De Verkeersonderneming zit hem in het feit dat de partijen die invloed kunnen uitoefenen op aanbod (van infrastructuur, openbaar vervoer, verkeerslichten etc.) en vraag (personen- en goederenmobiliteit) nu in één organisatie bijeenkomen. De Verkeersonderneming voert dan ook regie op geïntegreerd verkeers- en mobiliteitsmanagement.

De Verkeersonderneming heeft per project een andere rol. Medewerkers van De Verkeersonderneming stellen het gezamenlijk programma op de A15-corridor vast, na analyse van overlap en lacunes. Ze bewaken de voortgang en spreken partijen daarop aan.

Bovendien toetst De Verkeersonderneming nieuwe projectideeën. Bij een positief resultaat, geeft de Verkeersonderneming opdracht aan de moederorganisaties (en die van de Raad van Advies) voor nieuwe projecten, binnen de kaders (fte. en €) van het programma. Zonodig daagt zij met de stuurgroep deze organisaties uit om nieuwe initiatieven op basis van verwacht effect binnen of buiten de toegezegde middelen te herprioriteren.

Tot slot kan de Verkeersonderneming ook projecten initiëren en trekken, als geen logische uitvoerende organisatie voor de hand is. Meestal is dit het geval bij projecten in het mobiliteitsmanagement. In rechtstreeks contact met werkgevers en bedrijven brengt de VO dan de juiste partijen bij elkaar, zorgt dat deze afspraken maken, legt afspraken vast en organiseert de handhaving ervan.

De Verkeersonderneming wil tevens een portaal zijn voor de omgeving (met name overheid en bedrijven en in voorkomende gevallen voor de burgers etc.) en gaan fungeren als een loket voor mobiliteitsvragen op en rond de A15. Andere partijen willen ook een loket zijn voor de omgeving of zijn dat al. Afstemming hieromtrent is belangrijk. Concrete uitwerking van deze front office functie vindt nog plaats.

¹ De toename van het verkeer door de groei van de haven loopt de komende jaren circa 10% op. Daarnaast vergt de ombouw MAVa A15 circa 10% capaciteit. Er is dus circa 20% intensiteitsreductie nodig

² Voor de onderbouwing van de 38 minuten, zie bijlage 2.

Voorts is het doel van De Verkeersonderneming het leren van een nieuwe aanpak. Deze onderneming is een experiment, waarbij de geïntegreerde samenwerking wordt getoetst en waar mogelijk geoptimaliseerd. Het onderzoek naar een definitieve organisatievorm wordt begin 2009 afgerond en voorgelegd aan de Stuurgroep.

2.3 Rol van de Stuurgroep

De Stuurgroep is het controlerend orgaan van De Verkeersonderneming. De Stuurgroep bestaat uit de organisaties die zorgen voor de financiering van de projecten en De Verkeersonderneming. Zij sturen bij en bepalen samen met De Verkeersonderneming de doelstellingen voor de A15 corridor. De Verkeersonderneming legt verantwoording af aan de Stuurgroep over de geboekte resultaten. De leden van de Stuurgroep zijn daarnaast de uitvoerende instanties als het gaat om de realisatie van de diverse projecten. Hierbij komt de wisselwerking met de rol van De Verkeersonderneming als opsteller van het totale programma op de A15 corridor en bewaker van de voortgang van de projecten naar voren. De Verkeersonderneming geeft ook opdracht aan de moederorganisaties voor nieuwe projecten binnen kaders van programma en budget van de moederorganisaties.

2.4 Rol van de Raad van Advies

De koepelorganisaties Deltalinqs, Kamer van Koophandel, TLN, EVO en de gemeente Spijkenisse, de Provincie Zuid Holland en de Politie Rotterdam-Rijnmond vormen de Raad van Advies van De Verkeersonderneming. De Raad van Advies heeft een adviserende rol richting de activiteiten van De Verkeersonderneming. De doelstellingen, het programma, de voortgang en nieuwe initiatieven worden aan hen voorgelegd, waarbij de input van de Raad van Advies kan zorgen voor bijsturing. Bovendien zijn de diverse partijen partner en/of uitvoerder binnen het programma aan projecten van De Verkeersonderneming en zijn in voorkomende gevallen medefinancier:

- Deltalinqs: Nachtrijden Goederenvervoer, Vergroting call size containers, Regelscenario's, Project mede gebruik busbanen, Vervoermakelaar, Werkgeversgerelateerde maatregelen, Onorthodoxe maatregelen
- Kamer van Koophandel: Taskforce Mobiliteit, Werkgeversgerelateerde maatregelen
- TLN: Vergroting call size containers, Integratie reistijdverwachting in de logistieke planning, Tegengaan overbelading, advisering voorkeursroutes, Regelscenario's, Hoogtemelding
- EVO: Vergroting call size containers, Incidentmanagement ++, Tegengaan overbelading, Advisering voorkeursroutes, Regelscenario's, Hoogtemelding
- Gemeente Spijkenisse: Regelscenario's, Project mede gebruik busbanen, Aanpassing Hartelkruis, e-fiets, OV te water
- Provincie Zuid Holland: Integratie reistijdverwachting in de logistieke planning, Regelscenario's, Project mede gebruik busbanen
- Politie Rotterdam-Rijnmond: Handhavingsarrangement, Tegengaan overbelading, Hoogtemelding

2.5 Doel voor 2009

Het doel van De Verkeersonderneming voor 2009 wordt concreet gemaakt door projectresultaten, inspanningen en mijlpalen af te spreken. In de volgende paragraaf staan deze concrete resultaten benoemd.

Met en is weten! Daarom laat De Verkeersonderneming een nulmeting van de verkeerssituatie uitvoeren. Tussen het Beneluxplein (km 51) en aansluiting 'de Beer' (afrit 11, km 32,6) zal die worden gedaan op basis van bestaande metingen. Op het resterende traject worden nog drie meetpunten toegevoegd in 2009 (project 515). Eind 2009 wordt het exacte effect van maatregelen op de verkeerssituatie gemeten en kunnen voor 2010 scherpere doelen worden gesteld, dit zowel voor aantallen auto's als reistijden. De resultaten worden eveneens doorvertaald naar percentages. Daarmee kunnen beide doelstellingen in de toekomst dus gemeten worden.

3 Programma en resultaten in 2009

3.1 Projecten in samenhang

De samenhang tussen doelen, effecten en activiteiten aan de aanbod- en aan de vraagkant is weergegeven in bijlage 1 'samenhang projecten'. De projecten betreffen personenverkeer (bovenin het projectenschema) of goederenvervoer (onderin het schema). De Verkeersonderneming wil zowel de vraag beïnvloeden als het aanbod regelen met:

- generieke maatregelen (algemene maatregelen voor de *hele* A15 corridor, inclusief onderliggend wegennet, van knooppunt Benelux tot Maasvlakte en voor *iedereen* die zich op dit traject van A naar B wil bewegen)
- specifieke maatregelen (doelgroepgerichte of individuele maatregelen, op onderdelen van de A15-corridor en onderliggend wegennet).

Bovendien richt De Verkeersonderneming zich op maatregelen die vraag en aanbod koppelen. Deze maatregelen betreffen vaak de informatieketen, zoals informatie over weggebruik, verkeersdrukte en reistijden. Door toenemend gebruik van ICT komt deze informatie meer en meer beschikbaar.

3.2 Prioriteiten

De Verkeersonderneming werkt aan een samenhangend pakket van projecten. De projecten zijn geplaatst onder regie van De Verkeersonderneming omdat meer resultaat wordt bereikt als de projecten in samenhang en samenwerking worden uitgevoerd. De Verkeersonderneming is opgericht om van het totaal meer te maken dan de som der delen. De Verkeersonderneming kiest vier prioriteiten in haar projectenpakket voor 2009 (De nummers bij de projecten verwijzen naar bijlage 1 'samenhang projecten'). De projecten worden gefaseerd uitgevoerd over de jaren. De concrete werkzaamheden/**resultaten in 2009 (vetgedrukt)** en de uiteindelijke resultaten na afloop van de diverse projecten zijn aan de prioritering toegevoegd. Deze prioriteiten zijn:

1. Vermindering van de vraag naar mobiliteit door spitsmijden voor personen en goederen te stimuleren:
 - a. Personen: Spitsmijden (101) (**Resultaat is 5% minder personenauto's in de spits**. De Verkeersonderneming is gemandateerd opdrachtgever voor de Stadsregio Rotterdam en verzorgt het traject tot de definitieve gunning op 8 april 2009, waarna de project start in juni 2009.)
 - b. Goederen: Project 24 uren logistiek/nachtrijden goederenvervoer (105) (**Resultaat is 2% minder vrachtauto's in de spits**. De Verkeersonderneming is opdrachtgever samen met V&W. Eind januari 2009 worden concrete pilots geformuleerd, waarna in de eerste helft van 2009 een pilot gedraaid zal worden. Een vervolg is afhankelijk van het resultaat.)
2. Vraag en aanbod beter afstemmen. Eindresultaat (dus na 2009) is 5-10 % minder personenauto's in de spits door doelgroepgerichte maatregelen.
 - a. Regelscenario's (302) (Eindresultaat is 1-2% minder auto's in de spits. Regelscenario's betekent het actief beïnvloeden van verkeersstromen met als doel de genoemde reistijd op de A15 te realiseren. Op de A15 corridor leveren regelscenario's een bijdrage aan een betere doorstroming. Regelscenario's zijn netwerkgebonden en worden alleen ingezet bij een bepaalde verkeerssituatie (spits, calamiteiten, werk in uitvoering, evenementen etc.). In april 2009 wordt het plan voor maatregelen afgerond. De aanschaf voor verkeersmanagement instrumenten wordt in 2009 voorbereid. De CAR en spits regelscenario's rond de A15 Maasvlakte tot Vaanplein zijn in december 2009 in gebruik.
 - b. Aansluiting bij de Taskforce Mobiliteit: In 2009 worden de voorbereidingen getroffen om in 2010 doelgroep- en gebiedsgerichte maatregelen te treffen waardoor werknemers een andere vervoerskeuze maken. Met de werkgevers wordt overleg geïnitieerd (201) en daarnaast worden diverse kansrijke doelgroepgerichte pilots opgezet. Werkgevers en overheden werken de te implementeren maatregelenpakketten samen uit. Het gaat om maatregelen zoals:
 - i. werktijden of locaties aanpassen

- ii. meer en beter OV en het stimuleren Collectief vervoer door de vervoermakelaar bedrijfsvervoer in de haven (ten westen van de Benelux tunnel) (403), Medegebruik busbanen (402) en kansrijke pilots zoals: (elektrische) fiets (405), Personenvervoer over water (408).

De Verkeersonderneming faciliteert het overleg met de werkgevers en is initiator voor de pilots. In 2009 wordt een knopenconvenant gemaakt, waarin afspraken met werkgevers worden vastgelegd evenals de specifieke locaties en doelgroepgerichte maatregelen. Implementatie zal in 2010 plaatsvinden.

3. Aanbod optimalisatie:

Realiseren quick wins van het programma bereikbare haven. Dit zijn projecten als Handhavingsarrangement (501), Verkorting mobilisatie CAR (502), Hoogtemelding (503), Tegengaan overbelading (505), Quick Win Hartelkruis (512), Incidentmanagement (504+517) **(Resultaat van deze maatregelen is het vergroten van betrouwbaarheid van het netwerk en het verbeteren van de reistijd. Voor de concrete werkzaamheden per project verwijzen wij naar bijlage 3)**

4. Ideeën en verkenningen (601): Het projectenpakket is niet statisch en kan worden uitgebreid met nieuwe kansrijke initiatieven. Het projectenpakket voor 2009 is gebaseerd op aanbiedingen van de partners. Medio 2009 zal De Verkeersonderneming haar regierol zwaarder aanzetten en een dwingender houding aannemen bij het opstellen van het programma voor 2010. De Verkeersonderneming zal hiervoor medio 2009 op basis van monitoring (enerzijds van het verkeer op de weg en anderzijds de uitvoering van de projecten) met extra voorstellen van projecten komen. In 2009 wil De Verkeersonderneming vijf nieuwe projecten initiëren.

3.2 Concrete resultaten in 2009

Bijlage 3 en 4 geeft een compleet overzicht van alle geplande resultaten in 2009. Zoals gesteld wil De Verkeersonderneming haar doel bereiken door voor 2009 concrete projectresultaten, inspanningen en mijlpalen af te spreken. Hierop is de Verkeersonderneming eind 2009 af te rekenen. Het complete overzicht is breder dan alleen de prioriteitsprojecten uit de vorige paragraaf. De verwachting is dat de Verkeersonderneming het bredere jaarpakket zal kunnen regisseren, maar bij eventueel benodigde prioritering ligt het zwaartepunt bij de aangegeven onderwerpen. De verantwoordelijke uitvoerder, het resultaat in 2009 en de rol van De Verkeersonderneming wordt per project aangegeven.

De resultaten zijn verschillend van aard, afhankelijk van de fase waarin een project zich bevindt. Er is een tweedeling gehanteerd:

1. Concrete projecten (bijlage 3), waarbij De Verkeersonderneming een actieve rol heeft: Deze projecten variëren van daadwerkelijke uitvoering 'op straat' tot haalbaarheidsonderzoeken of verkenningen van specifieke oplossingen. Met name enkele doelgroepspecifieke mobiliteitsmanagement-maatregelen moeten nog worden verkend en/of bevinden zich in de projectideeënfase. Verantwoordelijk uitvoerder is soms nog De Verkeersonderneming, en er is niet altijd budget van de partners. In 2009 wordt voor dergelijke plannen haalbaarheid en verwacht effect in beeld gebracht. Daarna worden projecten geselecteerd. In 2010 komen deze initiatieven in de uitvoering starten.
2. Projecten waarbij de Verkeersonderneming nu nog geen actieve rol heeft (bijlage 4).

3.3 Overige werkzaamheden

Het oprichten en onderhouden van De Verkeersonderneming brengt een aantal extra taken met zich mee naast de werkzaamheden aan de projecten. Deze worden in de tabel in bijlage 5 uitgebreid toegelicht. Het gaat om werkzaamheden als het opzetten van de organisatievorm en de bestuurlijke inbedding van De Verkeersonderneming, het programmamanagement (het opzetten en bewaken van de balans van het programma), het opzetten van een Front Office ten behoeve van onze loketfunctie, het uitwerken van een plan hoe nieuwe initiatieven en innovaties te stimuleren en het zoeken naar een nieuwe huisvesting.

4 Met welke mensen, middelen en partners?

4.1 Team

De Verkeersonderneming kent op dit moment De Verkeersonderneming de volgende bezetting:

Wie	Fte	Taak
Laurens Schrijnen	1	Directeur, algemeen management
Margriet van der Zee	1	Secretaresse
Marian van den Akker	0.6	Communicatieadviseur
Alice Krekt/ Rutger Perdon	1	Secretaris & Omgevingsmanager
Kees Abrahamse	1	Programmamanager Verkeersmanagement
Hans Stevens	0.4	Programmamanager Mobiliteitsmanagement
Harry Smit	0.8	Projectleider Verkeersmanagement/ Verbinding tussen vraag en aanbod
Ernst Scheerder	1	Projectleider Verkeersmanagement/ Netwerkbenadering
Remi Schaeffer	1	Projectleider Verkeersmanagement/ Dynamisch verkeersmanagement
Robert Boshouwers	0.4	Projectleider Mobiliteitsmanagement/ Goederen
Paulien van Noort	0.6	Projectleider Mobiliteitsmanagement/ Bedrijven en personen
Astrid Dijkhuizen	0.4	Projectleider mobiliteitsmanagement, Adviseur organisatiestructuur
Vacature HbR	0.4	...
Totaal	9,6	

Financiële zaken: de financiële administratie van De verkeersonderneming is uitbesteed aan een extern bureau.

Aangezien De Verkeersonderneming nog in de beginfase zit zal blijken of met dit team de doelstellingen gehaald kunnen worden. Eventuele veranderingen in samenstelling, qua omvang of competenties, zijn nog niet voorzien.

4.2 Exploitatiebudget

Om de geschetste doelen te kunnen realiseren is budget nodig. In het overzicht hieronder is de begroting opgesteld voor het exploitatiebudget in 2009. De Verkeersonderneming vraagt aan de Stuurgroep de middelen vrij te maken.

Post	Specificatie	Inkomsten	Uitgaven
Totaal inkomsten		€1.250.000	
Bijdrage partners	Gemeente Rotterdam	€ 209.000	
	Stadsregio Rotterdam	€ 209.000	
	Rijkswaterstaat	€ 416.000	
	Havenbedrijf Rotterdam	€ 416.000	
Totaal uitgaven			€ 1.250.000
	Inhuur personeel: Secretaresse, secretaris, omgevingsmanagement financiële ondersteuning		€ 400.000
	Inhoudelijke experts		€ 350.000
	Communicatie		€ 200.000
	Huisvesting		€ 50.000
	Onderzoek		€ 150.000
	Overig (reizen, congressen, representatie, onvoorzien, etc.)		€ 100.000

4.3 *Financiering projecten*

In dit jaarplan zijn de projectkosten opgenomen voor zover bekend en gedekt door één of meer van de partners, of door middelen van externen. Het beeld is hiermee nog niet compleet. De partners hebben budget in 2009 voor projecten gereserveerd. De match tussen dit budget, de projectenlijst en de overige financieringsbronnen moet nog worden gemaakt. De Verkeersonderneming zal hiervoor een meerjaarlijkse investeringsstrategie opzetten. In april 2009 wordt deze financieringsstrategie op programmaniveau verder uitgewerkt en zal dan worden besproken in de Stuurgroep. In de bijlage 6 staat een overzicht van de afspraken tot nu toe.

Deze strategie wordt door de partners op de volgende wijze voorbereid:

1. Aanbodgericht generiek, VM maatregelen: hier dragen in eerste instantie de diverse wegbeheerders aan bij. RWS maakt een voorstel.
2. Vraaggerichte maatregelen gerelateerd aan goederenvervoer: hier zijn bedrijven bij betrokken. HbR maakt een voorstel.
3. Vraaggericht generiek en projecten waar vraag en aanbod samen komen (doelgroepgericht): hier zijn diverse projectverantwoordelijken en financiers, maar ook werkgevers, aan zet. SR en Gemeente Rotterdam maken een voorstel.

De Verkeersonderneming voert als programmamanager de regie over het tot stand komen van de investeringsstrategie. Het voorstel dat de partners per programmaonderdeel uitwerken bevat:

- voor 2009 een indicatie van de kosten per project, een voorstel voor kostendragers of subsidiemogelijkheden (dekkingsstrategie)
- na 2009:
 - i. een indicatie van mogelijke projecten,
 - ii. investeringsbehoefte/kosten per project of programmadeel
 - iii. dekkingsstrategie per project, inclusief verdeling over de komende jaren (tot 2015)

Bijlage 1 Samenhang projecten

Bijlage 2 Onderbouwing reistijden doelstelling

De Verkeersonderneming richt zich met verkeersmanagement maatregelen (aanbod optimalisatie) in eerste instantie op het traject Maasvlakte - knooppunt Beneluxplein. De voor de haven zo hinderlijke congestie treedt echter niet alleen op dit traject op, maar ook (en wellicht nog wel sterker) op het traject Beneluxplein-Vaanplein. Met mobiliteitsmanagement richt De Verkeersonderneming zich dan ook op het hele traject Maasvlakte-Vaanplein.

Daarbij wordt de volgende fasering aangehouden:

- aanlooperperiode 2009 tot MaVa: maximale reistijd 28 min, betrouwbaarheid³ 80%;
- periode tijdens MaVa: maximale reistijd \pm 28 min (ivm onbekende fasering), betrouwbaarheid 85%;
- periode 1 jaar ná MaVa: maximale reistijd < 28 min, betrouwbaarheid 95%.

Dit gewenste effect is mede gebaseerd op de reistijd die voor deze afstand zonder weerstand nodig is bij een snelheid van 100 km/h⁴, vermeerderd met een factor 1,5 (conform reistijdeisen uit de Nota Mobiliteit, september 2005).

Het tweede deel van de corridor A15/N15 is het traject tussen Beneluxplein en Vaanplein. Het aanbod optimaliseren vindt plaats in zeer nauwe samenwerking met De Verkeersmanagementcentrale Zuid-West Nederland in Rhon. Daarnaast heeft De Verkeersonderneming ook op dit deel reductie van de vraag als doel. Met name vanwege MaVa en de relatie met het traject Beneluxplein-Maasvlakte. Het traject tussen Beneluxplein en Vaanplein v.v. is onderdeel van de ruit Rotterdam en dus een stedelijke ringweg. Daarmee is op basis van de Nota Mobiliteit de rijtijdfactor 2 van toepassing en wordt de maximaal toegestane reistijd in de spits ongeveer 10 min⁵.

Beide trajecten beschouwd is daarmee het overkoepelende doel van De Verkeersonderneming tussen Maasvlakte en knooppunt Vaanplein als volgt:

- aanlooperperiode 2009 tot MaVa: maximale reistijd 38 min, betrouwbaarheid 80%;
- periode tijdens MaVa: maximale reistijd \pm 38 min (ivm onbekende fasering), betrouwbaarheid 85%;
- periode 1 jaar ná MaVa: maximale reistijd < 38 min, betrouwbaarheid 95%.

³ Betrouwbaarheid: percentage van totaal aantal werkdagen tijdens de spits

⁴ Reistijd Aansluiting 11 (De Beer) -Beneluxplein x 1,5: 15,9 minuten, AS11 – Europa/Missouriweg x 1,5: 12,2 minuten.

⁵ Traject is 8,7 km lang (hm 51,0-59,7). Vrije rijtijd is 4,64 min bij 100 km/u. Maximaal toegestane reistijd wordt daarmee 9,28 min.

Bijlage 3 Werkzaamheden in 2009

Projecten waarbij de Verkeersonderneming een actieve rol heeft.

De vetgedrukte projecten behoren tot de prioriteiten zoals beschreven in paragraaf 3.2

Nr	Project	Verantwoordelijk uitvoerder	Resultaat 2009	Werkzaamheden/ Rol VO
101	Spitsmijden	SR	Start proef Spitsmijden in juni 2009 -2 december 2008: indienen plan van aanpak -19 december 2008: aanvang Dialoofase -30 januari 2009: aanvang Inschrijvingsfase -8 april 2009: definitieve gunning	Gedelegeerd opdrachtgever voor SR
102	Overige projecten onorthodoxe maatregelen	Deltalinqs	Eind 2009 afgerond haalbaarheids-onderzoek	Facilitator
104	Mobiliteits campagne stad en haven	GR en VO samen	Mobiliteitscampagne gericht op vraagbeïnvloeding. De gemeente Rotterdam pakt dit tot nu toe onderbelichte werkveld in de verkeers- en vervoerssector in 2009 op in het kader van de bestuurlijke ambitie om te komen tot duurzame mobiliteit, mede in kader van de doelstellingen van het Rotterdam Climate Initiative. De Verkeersonderneming wil daar aansluiting bij vinden.	n.t.b.
105	Nachtrijden Goederen vervoer/24 uren Logistiek	Deltalinqs	Proef met nachtrijden uitgevoerd of met bewaakte parkeerplek in achterland -Pilots worden concreet gemaakt eind januari 2009 -Eerste helft 2009 start pilot van enkele maanden -Bij positief resultaat en nieuwe financiering uitrol van meer pilots	De VO betaalt samen met ministerie V&W de projectleider om proces op te starten.
202	Vergroting call size container vervoer	VO	Medio 2009 inzicht of en hoe de huidige beladings-factor van 2,4 verhoogd kan worden.	De VO zal als aanjager fungeren om te zorgen dat dit project opgepakt en uitgevoerd zal gaan worden en eventueel ondersteunen. Het is de bedoeling dat TLN en/of EVO dit project gaan trekken (verladers en vervoerders). HbR en Deltalinqs worden ook betrokken
301	Advisering voorkeurroutes	RWS	Aanbesteding Analyse speelveld reisinformatie: okt - nov '08 Ambities VO opgesteld nov - dec '08 Realisatie- programma ontwikkeld. Als resultaat wordt in 2009 duidelijk welke aspecten concreet uitgevoerd zullen worden (deel 1 uitvoering in 2009 (jan - feb '09). Deel 2 start pas in de 2 ^e tranche (2010-2011)). Dit project zal gezamenlijk met projecten 302 en 502 lopen.	De VO is aanjager en initiatiefnemer in het betrekken van de transportsector in CAR

302	Regel- scenario's	RWS	<p>Plan voor maatregelen (april 2009)</p> <p>Aanschaffen VM instrumenten; 6 berm-DRIPS voor CAR-scenario's, realisatie eind 2009</p> <p>Regelscenario's (CAR, spits) rond A15 Maasvlakte tot Vaanplein in gebruik (december 2009)</p> <p>Afstemming met betrokkenen (continu proces)</p> <p>Dit project zal gezamenlijk met projecten 301 en 502 lopen.</p>	Aanjager voor RWS
303	Reisinformatie Link met (305) 'Verkenning optimalisering informatieketen haven' uit bijlage 4	VO	<p>Reisinformatie zal de komende jaren steeds belangrijker worden als invulling van de brug tussen vraag en aanbod. Real-time reisinformatie zal meer en meer ertoe kunnen leiden dat weggebruikers op de meest geschikte tijden van de dag én onderdelen van het wegennet zullen reizen. De Verkeersonderneming wil aanhaken bij de ontwikkelingen en waar nodig deze aanjagen of verder uitbouwen.</p> <p>Afhankelijk van het resultaat van project 305 gaat de Verkeersonderneming project 303 opstarten. De verwachting is dat medio 2009 de mogelijkheden verkend zijn.</p>	Initiator
304	Proeven met in-car systemen	SR	Uitvoeringsconvenant ABvM afgesloten	Aanjager
306	Integratie reistijdverwachting in logistieke planning (voorheen: Floating car data vracht) als eerste aanzet tot slot-management)	HbR	<p>Stap 1: verkennende pilot (afh. van financiering). (januari – maart 2009)</p> <p>Stap 2: Concept aangetoond. Keuze gemaakt: wel of niet naar markt. Voorbereiden uitvraag aan marktpartijen (april – juni 2009)</p> <p>Stap 3: Implementatie van LT reistijdverwachtingen (juli – december 2009)</p> <p>Stap 4: Gebruik & evaluatie (januari – februari 2010)</p>	Helpen ontwikkelen interfaces. Prijsprikkel in markt zetten.
401 201 404 405 406 407 408	<p>Inventarisatie alternatieven voor en tijdens ombouw A15</p> <p>Implementatie alternatieven voor en tijdens ombouw A15 (fietsprojecten , openbaar vervoer, bijv. extra bussen in concessie Voorne-Putten, P+R-projecten, collectief bedrijfsvervoer</p>	<p>Diversen, afhankelijk van aard en status maatregel; VO is uitvoerder voor de inventarisatie; voor m.n. de concessie Voorne-Putten is SR de uitvoerder</p>	<p>Inventarisatie alternatieven gereed in maart 2009</p> <p>Uitwerking en invoering generieke maatregelen geheel 2009. I.s.m. werkgevers kansen in beeld gebracht en vastlegging specifieke locatie en doelgroepgerichte maatregelen in convenant december 2009</p> <p>Nieuwe bus- concessie Voorne-Putten in bedrijf met voor het havengebied een versterkte OV-ontsluiting, in december 2009)</p> <p>Deze projecten sluiten aan bij de Task Force Mobiliteits Management.</p>	<p>Oprichtgever voor inventarisatie</p> <p>Uitvoerder voor de gesprekken met de werkgevers</p> <p>Aanjager/ belangen-behartiger bij concessie Voorne-Putten</p>

	r ten oosten van Eem-Waalhaven, carpoolen, vervoer over water, etc.) als onderdeel van maken "TFMM-afspraken" met werkgevers		Business case elektrisch fietsen uitgewerkt in voorjaar 2009 Start pilot elektrische fiets rond zomer 2009	Initiator tot andere verantwoordelijk uitvoerder wordt gevonden
402	Medegebruik busbanen	SR	Inventarisatiefase van de verschillende busbanen, beheerregimes en de routes en frequenties van het huidige collectief bedrijfsvervoer Selectie relevante busbanen voor specifieke groepen (op het niveau van kentekens) van collectief bedrijfsvervoer Opzet pilot om in één keer voor de huidige groep collectief bedrijfsvervoer bij alle betrokken wegbeheerders ontheffingen aan te vragen (Inventarisatiefase en voorbereiding pilot: juli 2008 – december 2008) Monitoring pilot en afhankelijk van de resultaten verruiming van de groep gebruikers voor te bereiden. (Pilot en monitoring: januari 2009 – december 2009)	Facilitator/ procesmanager
403	Vervoersmakelaar bedrijfsvervoer in de haven (westelijk van Eem-Waalhaven)	HbR	Ten minste 10 pilots met bedrijfsvervoer afgerond (gedurende geheel 2009).	Gedelegeerd opdrachtgever voor HbR
501	Handhavings arrangement	RWS	Handhaving overbelading en te hoge voertuiguitvoeren via "automatische" systemen. Afhankelijk van de meetnauwkeurigheid en de bereidheid van het BVOM om uit deze metingen automatisch te handhaven wordt bekeken of er nog een handhavenisarrangement nodig is (met de regionale politie Rotterdam Rijnmond. Eind 2009/begin 2010	Afstemming dat handhaving er komt
502	Verkorting mobilisatie CAR	HbR	Realisatie 6 bermdrips op de koppelpunten uiterlijk 3 december 2009 VRI's geschikt maken voor sturing uitwijkroutes CAR juni 2009 Aanpassing CAR routes uitgevoerd in mei 2009 Bewegwijzering CAR-routes (U borden) geplaatst eind 2009 Dit project zal gezamenlijk met projecten	Aanjager voor RWS Aanjager voor voor dS+V en pZH (pZH ook 0,03 mnl) Aanjager voor voor HbR Aanjager voor RWS

			301 en 302 lopen.	
503	Hoogte melding	RWS	Realisatie hoogtemeldportaal Botlektunnel Software Thomastunnel gewijzigd Afronding juli 2009	Aanjager voor RWS
504	IM++	RWS	Realisatie veiligstelplek voor de lekbak december 2009 Monitoring, bespreken, beoordelen van IM met de regionale partijen en IM partners. Streven naar verdere verbering in de processen rondom IM. (Continu proces)	Aanjager voor RWS
505	Tegengaan overbelading	HbR	WiM punt A15 Aveling uitbreiden realisatie begin 2010 (2 WiM punten HbR gerealiseerd 2008) 1e helft 2009 voorbereiding afgerond	Aanjager voor RWS Aanjager voor HbR
506	Kleine infra aanpassingen OWN	dS+V/ HbR/ GR/ pZH/ WS	Vier kleine infra aanpassingen gerealiseerd in 3 ^e kwartaal 2009 Tovergroen in de haven. Onderzoek effectiviteit uitgevoerd in april 2009 (in kader regelscenario's). Afhankelijk van uitkomst inbouw in systemen en aanleg lussen in 4 ^e kwartaal 2009 (5 locaties)	Aanjager voor GR+ pZH Financiering (uit bijdrage gemeente aan VO, dus R'dam financiert het zelf)
507	Verkeersmarinier in de haven	VO / dS+V	Hans Goossens is verkeersmarinier Rotterdam. Binnenstad vergt dermate veel tijd dat focus op havengebied klein is. Overleg wordt uitgevoerd wat moet leiden tot oplossing voor voldoende focus havengebied Plan van aanpak 1 april 2009	De Verkeersonderneming faciliteert het keuzeproces voor een Verkeersmarinier in de haven en zoekt mee naar oplossingen.
511	DRIP's HWN en OWN tbv regelscenario's	RWS	Realisatieplan maart 2009. Aanbesteding uitgevoerd in 2009, realisatie 2009/2010	Aanjager voor RWS In 2009 geen uitgaven
512	Quick Wins Hartelkruis	HbR	Realisatie VO variant. Maart 2009 definitief ontwerp; realisatie eind 2009.	Aanjager voor RWS
513	TDI's tbv regelscenario's	RWS/SR	Realisatie 4 TDI's. Projecteringsplan beschikbaar in maart 2009. Realisatie 2009-2010	Aanjager voor RWS
514	Keep your lane	HbR	Realisatie definitieve bewegwijzering maart/april 2009	Aanjager voor RWS
515	Dekkend maken monitoring VMC Rhooon tbv regelscenario's	RWS	In de eerste tranche aanleg monitoringspunten t.b.v. NDW zal het weggedeelte van de N15 tussen kmp. 25,0 en 32,6 worden voorzien van NDW-monitoringspunten. Realisatie volgens planning NDW voor 1 juli 2009 Kritiek pad wordt het aanpassen van BOS-onLine t.b.t. het gebruik van de NDW-gegevens in de VerkeersMaangementCentrale. Dit geldt voor alle VMC's in Nederland en moet landelijk opgepakt worden.	Aanjager voor RWS
516	Kleine infra HWN tbv DVM	RWS	Ontwerpen van kleine infrastructurele aanpassingen en verbeteringen (jan – mrt 2009). 2 aanpassingen hoofdwegennet uitgevoerd (augustus 2009)	Aanjager voor RWS

517	Taakstellend IM	Deltalinqs/ HbR	Onderzoek naar mogelijkheden snellere afhandeling van incidenten uitgevoerd.	Opstarten project samen met Deltalinqs
-----	--------------------	--------------------	---	---

Bijlage 4 Projecten waarbij de Verkeersonderneming geen actieve rol heeft

Nr	Project	Verantwoordelijk uitvoerder
103	Versterking OV (met prijsprikkels)	Het betreft hier een projectidee i.k.v. Anders Betalen voor Mobiliteit. Dit is feitelijk geen project van de VO; maar de impact kan dusdanig zijn dat de VO actief zal lobbyen, richting onder meer SR en RET, met het oog op het potentiële belang van dit project op de bereikbaarheid van de haven
305	Verkenning optimalisering informatieketen haven (1 ^e kwartaal 2009)	Opdrachtgever HbR/RCI, Uitvoerder DHV
409	Lopende processen in de omgeving monitoren	ntb/ diversen
410	Containerterminal in Alblasserdam In 2009 wordt een locatie gekozen en wordt de business case verder uitgewerkt.	HbR
307	Tekstwagen aanschaffen voor OVN Planning binnen 2009 is nog niet uitgewerkt.	GR
308	Implementatie nieuwe software VRI's (20-30% minder verliestijd) Planning binnen 2009 is nog niet uitgewerkt.	GR
411	Ontbrekende schakel fietsnetwerk	GR

Bijlage 5 Werkzaamheden in 2009 ten behoeve van oprichting en onderhouden De Verkeersonderneming

Nr	Project	Werkzaamheden/ Resultaat 2009
Onderdeel van 901	Huisvesting	De Verkeersonderneming moet waarschijnlijk eind 2009 uit het kantoor aan de Boompjes verhuizen. In de loop van 2009 wordt in dat geval geschikte nieuwe huisvesting geregeld.
902,903,904	Programma management (opzetten en bewaking balans programma)	Het programma is grotendeels opgezet. Het programma moet actueel blijven door projectbewaking en monitoring op relevantie van de maatregelen, voortgang en de balans in het programma. Het is hierbij van belang om een nulmeting uit te voeren.
Onderdeel van 904	Nieuwe initiatieven en bevorderen van innovatie	Door de regie en portaalfunctie die De Verkeersonderneming vertolkt, bevindt De Verkeersonderneming zich in de ideale positie om nieuwe initiatieven van de grond te krijgen en innovaties te stimuleren. Hoe dit soort processen te versnellen en te geleiden wordt nog uitgewerkt. Het instellen van een innovatieprijs is een eerste aanzet.
905	Financiën planning en control	De Verkeersonderneming heeft een goede financiële administratie. Elk jaar wordt een financieel jaaroverzicht opgesteld. Financiële afstemming vindt plaats met het Havenbedrijf, Rijkswaterstaat en Gemeente en Stadsregio Rotterdam.
906	Dekkingsplan en projectbudgetten regelen	De afstemming van de exacte budgetten van de projecten met de partners en het aanvragen van subsidies is van groot belang. Daarbij hoort ook de bewaking van de regels en voorwaarden en verantwoording naar de dekkingsbronnen.
907	Organisatievorm en bestuurlijke inbedding VO	De beslissing over de organisatievorm en nadere bestuurlijke inbedding van De Verkeersonderneming wordt in 2009 uitgevoerd. 2009 zal een jaar zijn waarin De Verkeersonderneming blijft leren van de nieuwe aanpak (genoemd als één van de doelen). De Verkeersonderneming zal hier over terugkoppelen en waar mogelijk optimaliseren.
908	Communicatie/ Commitment partners behouden	In het communicatieplan is de wijze van communicatie per doelgroep uitgewerkt. Communicatie heeft een sterke connectie met het omgevingsmanagement en de loketfunctie van De Verkeersonderneming. De nieuwsbrief, woordvoering en uitvoering van het communicatieplan zijn doorlopende bezigheden. Binnen de huisstijl wordt nog presentatiemateriaal ontwikkeld.
909	Omgevingsmanagement/ Helder zicht op issues omgeving krijgen, houden en hier op inspelen	Voor de partijen in de omgeving van De Verkeersonderneming en voor het slagen van de onderneming is proactief omgevingsmanagement van belang. De Verkeersonderneming moet haar omgeving kennen en weten wat er leeft: welke redenen leiden tot de keuze voor vervoersmiddelen, wat is het beleid van de omliggende gemeenten? De Verkeersonderneming moet (project)ideeën en relevante processen in de omgeving volgen.
Onderdeel van 909	Frontoffice/Loketfunctie	De Verkeersonderneming moet voor de omgeving (bedrijven, burgers, overheden etc.) het aanspreekpunt worden als het gaat om verkeer en vervoer op en rond de A15. Zowel als het gaat om vragen, maar ook voor problemen, ideeën en initiatieven. In 2009 wordt de verkenning op de loketfunctie afgerond en geïmplementeerd.