

Bereikbaar Haaglanden

Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement

10 september 2008



Vooraf

De economie in de Randstad ontwikkelt zich nog steeds positief en Haaglanden vormt daarin een stabiele factor. De groei gaat echter samen met een toename van congestie en zet daarmee de kwaliteit van het leefmilieu en vestigingsklimaat onder druk. Mobiliteitsproblemen verslechteren de kwaliteit van de leefomgeving en verkleinen bovendien het zoekgebied van (potentiële) werknemers. Indirect vormen ze zo ook een belemmerende factor bij arbeidsmarktvragestukken. Tegelijkertijd wint bereikbaarheid sterk aan belang in het streven naar een blijvend gezond functionerende economie met (internationale) aantrekkingskracht. Immers, een goede bereikbaarheid vervult een cruciale sleutelfunctie in het realiseren van een aantrekkelijke omgeving om te wonen en te werken. Een goede bereikbaarheid vraagt daarom duurzame oplossingen, zowel vanuit economisch - als vanuit leef- en milieuperspectief.

In dit perspectief zijn in de eerste plaats investeringen in meer en beter openbaar vervoer noodzakelijk om de groeiende mobiliteit op te vangen. Hetzelfde geldt voor het realiseren van additionele infrastructuur. Maar de geplande en voorziene investeringen zijn ontoereikend om de groei in mobiliteit op te vangen. Iets soortgelijks geldt voor landelijke in ontwikkeling zijnde systemen als 'Anders betalen voor Mobiliteit' (vanaf 2011). Het draagt bij aan verzachting van de problematiek maar de verwachte autonome groei is zo groot dat het niet dé oplossing zal bieden (zie kader).

Haaglanden in cijfers: verwachte ontwikkelingen

In Haaglanden groeit de bevolking naar verwachting van 980.000 inwoners in 2005 naar 1.050.000 inwoners in 2030. Dit gaat samen met een werkgelegenheidsontwikkeling in dezelfde periode van 422.000 naar 540.000 (1,5% per jaar). Deze prognoses liggen beduidend boven de landelijke gemiddelden en gaan samen met onder andere een verwacht tekort aan bedrijvenlocaties vanaf 2015. De grootste sectoren zijn Vastgoed & zakelijke diensten en Openbaar bestuur, gevolgd door handel & horeca en Gezondheidszorg & welzijn. Ongeveer de helft van de werkgelegenheid is terug te vinden in Den Haag, gevolgd door Westland, Delft en Zoetermeer. De regio is heterogeen van samenstelling met veel zakelijke diensten in Den Haag, het glastuinbouwcomplex in Westland en Oostland en technisch georiënteerde bedrijven in Delft. De werkenden zijn verdeeld over ca. 39.000 vestigingen.

De toename in inwoners vertaalt zich ook naar andere ontwikkelingen. Zo is er een geschatte behoefte aan nieuwe woningen van 80.000 tot 2020 en bedraagt de verwachte mobiliteitsgroei ongeveer 30% in 2030, onder de aanname dat er daadwerkelijk sprake is van invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM).

Alleen een samenhangend pakket aan maatregelen biedt mogelijkheden. Een pakket waarin overheden en ondernemers gezamenlijk hun verantwoordelijkheid onderkennen en nemen. En er alles aan zullen doen om de bereikbaarheid de komende jaren niet verder te laten verslechteren, waar mogelijk te verbeteren. Daar komt bij dat innovatieve acties gewenst zijn om mobiliteit ook te verduurzamen vanuit het oogpunt van leefbaarheid.

In de regio Haaglanden wordt dit al enkele jaren onderkend en werken werkgevers(organisaties), Kamer van Koophandel en (regionale en lokale) overheden gezamenlijk aan nieuwe en aanvullende acties. Deze historie biedt de basis voor een intensivering van mobiliteitsmanagement in de regio. Mede geïnspireerd door de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement en de mobiliteitsprojecten die passen binnen Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) hebben partijen in Haaglanden de intentie uitgesproken blijvend voorop te willen lopen in het toepassen van mobiliteitsmanagement. De ervaringen tot dusverre laten zien dat mobiliteitsmanagement een belangrijke rol speelt in het bevorderen van duurzame mobiliteit, een bijdrage levert aan imagoverbetering en dat kostenbesparing en aantrekkingskracht voor bedrijven hand in hand kunnen gaan.

Historie mobiliteitsmanagement in Haaglanden

Al vanaf 2003 kent de regio het samenwerkingsverband SWINGH (Samenwerken in Groot Haaglanden) – tegenwoordig Bereik! geheten - dat zich in eerste instantie richtte op samenwerking tussen overheden maar al snel de verbreding en verdieping naar de markt zocht. In 2005 resulteerde dit in een grote Ronde Tafelbijeenkomst in het Scheveningse Kurhaus onder de veelzeggende titel 'Werkgevers en Bereikbaarheid'. Uitkomst was dat het bedrijfsleven en overheden afspraken ieder hun verantwoordelijkheid te nemen en bij te dragen aan de verbetering van de mobiliteit. Als concrete doelstelling werd afgesproken om gezamenlijk te zorgen voor een reductie van 6% autosolisten in de ochtend en avondspits. Daarvoor (in 2000) ontstond al een gebiedsgerichte samenwerking in Bezuidenhout tussen overheden en bedrijven. In 2003 was het autogebruik onder de medewerkers van de deelnemende bedrijven in het centrum van Den Haag met 6% gedaald en hadden veel grote werkgevers in Den Haag mobiliteitsmanagement maatregelen genomen. In de bijlage meer hierover.

Nog steeds vinden er in de Haagse regio veel mobiliteitsinitiatieven plaats waarvan een aantal landelijke navolging hebben gekregen. Spitsmijden en het instellen van de eerste Nederlandse Mobiliteitsmakelaar zijn daar voorbeelden van. Haaglanden benut deze initiatieven en de samenwerking die daar omheen is ontstaan om verder te bouwen aan een betere bereikbaarheid van de regio. Waar relevant worden ze uitgebouwd of worden nieuwe accenten geplaatst. De partners in Haaglanden zien het convenant als een goed instrument het Bereik! van de initiatieven te vergroten en geleidelijk nieuwe projecten en maatregelen te introduceren.

Het convenant is het resultaat van de inspanningen in de achterliggende maanden. Mede met behulp van de Mobiliteitsmakelaar is daartoe zwaar ingezet op het bereiken en betrekken van meer werkgevers bij het proces, zodat bij de ondertekening van het convenant al snel het accent op de uitvoering kan worden gelegd. Intensiveren van de Mobiliteitsmakelaar Haaglanden is een van de initiatieven in dit convenant.

Mobiliteitsmakelaar Haaglanden

In november 2007 is door minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, VNO-NCW-voorzitter Bernard Wientjes en Peter Smit, portefeuillehouder Verkeer Stadsgewest Haaglanden Ronald Postma geïnstalleerd als Mobiliteitsmakelaar Haaglanden. "De mobiliteitsmakelaar staat waardevrij tussen werkgevers, werknemers en mobiliteitsaanbieders. Het is mijn taak partijen te stimuleren oplossingen te ontwikkelen die een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van Haaglanden", aldus Postma. Zijn visie is dat juist werkgevers een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid in Haaglanden omdat zij in staat zijn hun werknemers te stimuleren én te faciliteren om slimmer om te gaan met hun woon-werkverkeer. Het uitreiken van een OV-card naast een leaseauto, het ontkoppelen van woon-werkverkeer en zakelijke kilometers, E-werken en het vermarkten van parkeerplaatsen zijn voorbeelden van instrumenten die de werkgever kan inzetten. Welk instrument wordt ingezet is vanzelfsprekend afhankelijk van de wensen van de werkgevers én werknemers. Het gaat tenslotte om maatwerk.

De Mobiliteitsmakelaar Haaglanden is een initiatief van VNO-NCW West, BEREIK! (voorheen SWINGH/Nexus), Stichting Om Den Haag en de Kamer van Koophandel. Nieuw is dat juist het bedrijfsleven hier de initiatiefnemer is. Eerder kwam het initiatief vanuit de overheid. Inmiddels worden op meerdere plaatsen in Nederland initiatieven ontplooid om te komen tot de aanstelling van een Mobiliteitsmakelaar.

Onderliggend convenant creëert de voorwaarden om te komen tot concrete en niet-vrijblijvende afspraken tussen werkgevers, overheden en andere belanghebbenden. Haaglanden stelt de resultaten centraal en kiest daarbij bewust voor een eenvoudige maar doeltreffende organisatie(structuur) om de doelen te bereiken.

Partijen

De ondertekenende partijen:

1. De volgende werkgevers

- KPN
- Siemens
- TNT Post
- Aegon
- Nationale Nederlanden
- Haag Wonen
- Logica
- Eneco
- Stadsgewest Haaglanden
- Provincie Zuid-Holland
- Gemeente Den Haag
- T-Mobile
- Rabobank Den Haag
- ANWB
- Mondriaan Onderwijsgroep
- Ministerie van BZK, namens de kerndepartementen van de ministeries in Den Haag
- Stichting Bronovo-Nebo
- Reinier de Graafgroep
- TU Delft
- Europees Octrooicentrum
- Twynstra Gudde
- Ernst & Young
- ..

2. Namens het georganiseerde bedrijfsleven

- VNO-NCW West
- Kamer van Koophandel Den Haag

3. Namens de verantwoordelijke en betrokken overheden

- Het Stadsgewest Haaglanden
- Rijkswaterstaat Zuid-Holland
- Provincie Zuid-Holland

Hierna gezamenlijk te noemen: “partijen”

Overwegende dat partijen

Ambitie en Mobiliteit

- Streven naar een gezonde en duurzame economie met internationale concurrentiekracht in een aantrekkelijke leefomgeving
- Beseffen dat dit streven ernstig te lijden heeft onder de toegenomen en nog steeds toenemende verkeerscongestie
- Van mening zijn dat verkeerscongestie de positie van zowel de regio (aantrekkings- en concurrentiekracht, leefbaarheid en milieukwaliteit) als van werkgevers (bereikbaarheid, imago, kosten, positie arbeidsmarkt en werknemerstevredenheid) schaadt
- In dat kader eenzelfde ambitie nastreven, namelijk het verbeteren van de bereikbaarheid van Haaglanden
- Dit doen vanuit eenzelfde perspectief van én economie én duurzaamheid.

Regionaal Mobiliteitsmanagement en Complementariteit

- Inzien dat de geplande en additionele investeringen in OV en infrastructuur noodzakelijk zijn in relatie tot de verwachte groei in personen en vrachtvervoer, maar ook dan onvoldoende tegemoet zullen komen aan de groei van de mobiliteit
- Mobiliteitsmanagement als een cruciaal instrument zien om aanvullende resultaten te behalen in het verbeteren van de bereikbaarheid
- Mobiliteitsmanagement zien als het bieden van keuzes aan de reiziger om slimmer (sneller, betrouwbaarder, goedkoper, gezonder) te reizen
- Van mening zijn dat een regionale aanpak en benadering hieraan een positieve bijdrage levert, onder meer vanwege de herkenbaarheid en toegankelijkheid
- De overtuiging hebben dat afstemming en samenwerking vanuit een structureel regionaal kader leidt tot een betere invulling van de ambities en daarmee tevens tot een positief resultaat voor de betrokken instanties afzonderlijk
- De historie in Haaglanden alsmede de bestaande samenwerking tussen overheden en werkgevers een goede basis biedt voor intensivering
- Vanuit deze optiek van mening zijn dat een Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement kansen biedt om in te spelen op de geschetste materie.

Afstemming en inbedding

- Tevens van mening zijn dat afstemming en inbedding in de landelijke ontwikkelingen cruciaal zijn om tot synergie te komen
- Dat de werkzaamheden van de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement een passend kader bieden om ook in Haaglanden tot concrete en niet-vrijblijvende afspraken te komen over het invoeren van acties en maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement
- Dat afstemming nodig is met Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) en dat de periode tot 2012 optimaal moet worden benut om ervaring op te doen met beprijzing en gedragsbeïnvloeding
- Niet beogen om in rechte afdwingbare afspraken te maken, maar erkennen dat het moet gaan om concrete, vrijwillige maar niet niet-vrijblijvende afspraken;
- De samenwerking daarom baseren op partnerschap, gedegen en stevige afspraken en het delen van ideeën. En dat partijen elkaar zullen aanspreken op het nakomen van de gemaakte afspraken.
- Dat een gerichte en toepasbare invoering van mobiliteitsmanagement tot gevolg zal hebben dat het Rijk afziet van de invoering van een puntensysteem voor mobiliteitsmanagement zoals dat is vastgelegd bij Ministeriële Regeling als uitwerking van de verruimde reikwijdte milieubeheer.

Komen het volgende overeen

1. Vorm en duur van samenwerking

De genoemde partijen sluiten een convenant voor de periode september 2008 – december 2012, waarbij zij zich krachtig inspannen de maatregelen die worden beschreven met succes te implementeren en uit te voeren. Het convenant bestaat uit een hoofdtekst en een pakket aan maatregelen die in de vorm van deelconvenanten of bijlagen zijn toegevoegd. Een aantal bijlagen zal verder worden uitgewerkt in uitvoeringsconvenanten. Het convenant biedt zo tevens een kader voor mobiliteitsmaatregelen die (bijvoorbeeld) passen binnen de kaders van Anders Betalen voor Mobiliteit. Op deze manier wordt de overzichtelijkheid bewaakt en flexibiliteit (bijvoorbeeld bij uitbreiding) ingebouwd.

2. Doel(en)

Het algehele doel is een duurzame verbetering van de bereikbaarheid in de regio Haaglanden. In het verlengde van de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement wordt als concreet doel vastgesteld een reductie van het aantal autokilometers in de spits (07.00-09.00 uur en 16.00-19.00 uur) met gemiddeld 6% en een vergelijkbaar effect op het milieu, met als toetsmoment september 2012.

Doel en doelstelling gaan samen met de volgende aanvullende opmerkingen:

- Nadrukkelijk wordt vermeld dat het convenant zelf geen doel is, maar een instrument om zaken in gang te zetten. Illustratief is dat een aantal van de deelconvenanten al behoorlijk ver is uitgewerkt, waar enkele andere nog in ontwikkeling zijn. Hetzelfde geldt ten aanzien van de werkgevers. Een aantal van hen is vanaf het begin betrokken, maar het streven is om deze groep geleidelijk uit te breiden;
- De 6% is een gemiddeld streven. In gebieden in Haaglanden waar gekozen wordt voor een gebiedsgerichte aanpak kan sprake zijn van hogere percentages, in andere gebieden van lagere;
- De 6% reductie betreft de afname als ware er sprake van een 0-groei. In het meten van de effecten dient de autonome groei derhalve te worden verdisconteerd;
- Door een belangrijk accent te leggen op de werkgevers in de regio wordt ingezet op het vergroten van de bewustwording ten aanzien van mobiliteitsmanagement;
- Door in eerste instantie met name de grotere werkgevers in de regio bij het convenant te betrekken wordt een groot percentage van de werknemers in de regio betrokken.

3. Bereik van het convenant

Dit convenant heeft primair betrekking op maatregelen van mobiliteitsmanagement. Alleen maatregelen die direct of indirect een bijdrage leveren aan de gestelde doelen worden in het convenant meegenomen. Met name de afbakening van en door overheden is in deze van belang.

Het geografisch bereik betreft in principe de regio Haaglanden, maar maatregelen met een breder bereik die voor een belangrijk deel hun neerslag vinden in Haaglanden zijn ook mogelijk. Daarnaast geldt dat de beginfocus heeft gelegen op Den Haag. Dit heeft een reflectie op de werkgevers die op dit moment al participeren. Inmiddels is evenwel gestart met de verbreding naar de rest van Haaglanden en dit zal de komende periode worden voortgezet.

4. Verantwoordelijkheden en rollen

Door ondertekening van dit Convenant committeren partijen zich aan de algemene doelstelling. Het convenant roept voor partijen geen afdwingbare rechtsplichten op. Het gaat om een inspanningsverplichting om te komen tot concrete acties en maatregelen. Partijen worden alleen aangesproken op die maatregelen en acties die partijen overeen gekomen zijn uit te voeren binnen het eigen domein.

De partijen in dit convenant nemen verder de vervoersbehoeften van werknemers en werkgevers als uitgangspunt. Daarbinnen hebben de partijen ieder een eigen rol met bijbehorende verantwoordelijkheden. Op hoofdlijnen luiden deze als volgt:

Georganiseerd bedrijfsleven:

- Het informeren en enthousiasmeren van de leden voor de diverse – met name generieke – maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen die daar voor hen aan zijn verbonden;
- Het initiëren en uitvoeren van locatiegerichte maatregelenpakketten voor mobiliteitsmanagement voor bedrijventerreinen / kantorenparken;
- Het bij de overheden zo concreet mogelijk aangeven welke ondersteuning voor de uitvoering gewenst is; dit kan ook inhouden het wegnemen van knelpunten;
- Het stimuleren van individuele bedrijven om dit convenant te ondersteunen en maatregelen te nemen. In bijlage I is duidelijk welke bedrijven zich op voorhand committeren aan het convenant. Onder meer via gerichte communicatieacties en voorwaardenscheppende acties zal deze groep worden verbreed.

Individuele werkgevers:

- Het vertalen van mogelijke maatregelen ter bevordering van de mobiliteit naar de specifieke situatie van het bedrijf. Deze maatregelen hebben betrekking op zaken als reiskosten, slimmer werken, slimmer reizen;
- Het stellen van doelen per werkgever;
- Het invoeren en het (beleidsmatig) implementeren van maatregelen;
- Het geven van bekendheid aan mogelijkheden en maatregelen;
- Het stimuleren van het gebruik en het uitvoeren daarvan;
- Het waar mogelijk beschikbaar stellen van 'good practices'.

(Decentrale) Overheden:

- Het zo goed mogelijk accommoderen van de vervoersvraag van werkgevers en werknemers bij verplaatsingen met het openbaar vervoer, de fiets en de auto en/of een combinatie daarvan (ketenmobiliteit);
- Het zo goed als mogelijk wegnemen van lokale en regionale 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 deels mede te financieren, voor zover passend binnen de vastgestelde beleidskaders;
- Het uitvoeren respectievelijk voorbereiden van aanbodmaatregelen zoals infrastructuur, openbaar vervoer en verkeersmanagement;
- Hiertoe reeds in gang gezette maatregelen tot uitvoering brengen;
- het zorgdragen voor een heldere communicatie en een goede afstemming met de betrokken partijen;
- Voor het Stadsgewest Haaglanden betekent dit primair het uitvoeren van de maatregelen uit de Regionale Nota Mobiliteit in het algemeen en de Samenwerkingsagenda Mobiliteitsmanagement Haaglanden;
- Stadsgewest Haaglanden, Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat Zuid-Holland dragen zorg voor o.a. de uitvoering van het maatregelenpakket integrale benutting A12 ('Vernieuwd op weg'). Daarnaast zorgen de gemeente Den Haag, het Stadsgewest Haaglanden en Rijkswaterstaat voor aanvullende maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid langs de as A12 – Utrechtse Baan – Zuid-Hollandlaan – Koningskade – Raamweg (Bijlage 4).

5. Maatregelen en activiteiten

De voor het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement Haaglanden benoemde maatregelen en activiteiten geven gezamenlijk invulling aan het realiseren van de doelen. De onderlinge samenhang zorgt ervoor dat maatregelen elkaar versterken, concreet worden uitgewerkt en niet vrijblijvend zijn. De partijen zien de samenwerking in het convenant niet als een statisch gegeven. Aanvullende maatregelen zijn zeer wel mogelijk. De maatregelen, uitgewerkt in de bijlagen behorende bij dit convenant, zijn verdeeld in vier categorieën die hier kort worden toegelicht.

Categorie 1

Maatregelen bij werkgevers

Werkgevers hebben veel mogelijkheden tot hun beschikking om een bijdrage te leveren aan een betere bereikbaarheid door de gerichte inzet van mobiliteitsmanagement maatregelen. Veel werkgevers passen ook al instrumenten toe. Vertrekpunt daarbij zijn de strategische doelen en motieven van werkgevers, waarbij te denken valt aan zaken als aantrekkelijk werkgeverschap, bereikbaar voor klanten, kostenbesparing en het inspelen op de wensen van werknemers. Per werkgever zal worden aangegeven welke maatregelen al worden doorgevoerd, welke acties genomen gaan worden, hoe men gebruik gaat maken van 'good practices' en of men al dan niet gaat deelnemen aan projecten in de regio. Daarmee is er een directe link met een aantal van verderop beschreven projecten. Het doel is om gedurende de looptijd van het convenant het aantal bedrijven fors uit te breiden. Het spreekt voor zich dat de deelnemende Werkgevers zelf de belangrijkste trekker zijn in deze categorie, daarbij indien gewenst geholpen door de Mobiliteitsmakelaar Haaglanden (zie categorie 3).

Categorie 2

Gebiedsgerichte aanpak

In deze categorie worden in een afgebakend (deel)gebied door overheden en bedrijfsleven gezamenlijk oplossingen bedacht om de mobiliteit te bevorderen. Het gaat dan primair om gebieden met grote en/of veel werkgevers zodat sprake is van een substantiële bijdrage aan het realiseren van de doelstelling. Veelal gaat het om aanvullende voorzieningen (openbaar vervoer en kleine infrastructuur) of het beter benutten daarvan, in combinatie met het stimuleren van het gebruik ervan door werknemers van de daar gevestigde bedrijven. Per gebied wordt een trekker aangewezen en een projectorganisatie ingericht. Over de gebieden kan het volgende worden gemeld:

- Het verst is de ontwikkeling aan en rondom de Koningskade-Raamweg, waar vele middelgrote en kleinere bedrijven gevestigd zijn. De voorwaardenscheppende infrastructuur betreft de aanleg van het fietspad langs het Malieveld (geraamde kosten 2,7 miljoen euro) en de noodzakelijke aanpassing van de weginfrastructuur als gevolg van het aanleggen van de keervoorziening voor de tram bij Madurodam (geraamde kosten 3 miljoen euro). De Raamweg aanpak is uitgewerkt in bijlage 2.1;
- Bij gebleken succes zal uitbreiding plaatsvinden naar de stationsgebieden Mariahoeve (met o.a. Aegon) en Voorburg (met o.a. KPN). De eerste stappen hiervoor worden al gezet. Rond deze stationsgebieden zal het Stadsgewest Haaglanden in nauw overleg met betrokken gemeenten, bedrijfsleven en de NS de P&R voorzieningen en het parkeren in de omgeving afstemmen. Te denken valt verder aan goede fietsvoorzieningen, goede fietsinfrastructuur en bewegwijzering bij de stations. Daarnaast wordt ook gedacht aan doelgroepenbeleid voor parkeren bij stations en vervoer managementmaatregelen bij de gevestigde bedrijven. Hier ligt de link met categorie 1 voor de hand;
- Een andere vorm van een gebiedsgerichte aanpak die nader wordt uitgewerkt ligt in het verlengde van de transformatie van de Binckhorst. In het kader van Nieuw Binckhorst zullen de gemeente Den Haag en het bedrijfsleven zorg dragen voor een goede bereikbaarheid, mede in het kader van behoud van leefbaarheid. Ook hier spelen de parkeerproblematiek en het daarop te baseren parkeerbeleid een belangrijke rol. Het recent afgesloten convenant tussen VNO-NCW West, MKB Den Haag, KvK Den Haag en de BLF (bedrijvenvereniging Binckhorst- Laakhaven) vormt hiervoor de basis en de te nemen (parkeer)maatregelen zullen in een uitvoeringsconvenant verder worden uitgewerkt.

Categorie 3

Innovatieve projecten

In deze categorie gaat het om innovatieve projecten die direct of indirect een bijdrage leveren aan het beïnvloeden van het (mobiliteits)gedrag door gebruikers. De projecten passen binnen Mobiliteitsprojecten "Anders Betalen voor Mobiliteit". In bijlage III worden de volgende maatregelen uitgewerkt.

3.1 Spitsmijden 2 (a) en opschaling tot 2d

De proef Spitsmijden Gouda – Den Haag (kortweg Spitsmijden 2a) is het vervolg op de proef Spitsmijden Zoetermeer – Den Haag (Spitsmijden 1). Het gaat hier wederom om een wetenschappelijke proef gericht op het 'positief prikkelen' van deelnemers.

Tijdens deze vervolgproef, Spitsmijden Gouda – Den Haag, die minimaal negen maanden duurt, wordt onderzocht of langdurige verandering van het reisgedrag te realiseren is. Andere redenen voor het uitvoeren van de proef zijn onder andere: betrekken van werkgevers bij de proef, in beeld krijgen op welk moment welke effect optreedt, nagaan of en zo ja in welke mate Spitsmijden tot ongewenste effecten elders leidt en het toepassen van Spitsmijden in een praktijksituatie (op de A12 vinden het komende jaar wegwerkzaamheden plaats waarvan het verkeer naar verwachting ernstige hinder zal ondervinden). Tijdens deze vervolgproef beproeven we bestaande techniek (camera's met kentekenherkenning) en onderzoeken we het effect van andere middelen.

Net als bij Spitsmijden fase 1, Zoetermeer - Den Haag, ontvangen deelnemers tijdens Spitsmijden Gouda - Den Haag een geldbeloning voor het mijden van de ochtendspits. Hiertoe is het traject in twee delen gesplitst, Gouda – Zoetermeer en Zoetermeer – Den Haag. Per gemeden deel tijdens de ochtendspits is een bedrag van €4,- te verdienen. (Vanzelfsprekend wordt dit gerelateerd aan het "normale reisgedrag" van de automobilist zoals gemeten in de nulmeting.)

Om deelnemers aan de proef Spitsmijden Gouda- Den Haag te stimuleren gebruik te maken van andere vervoermogelijkheden dan de auto, ontvangen zij naast een geldbedrag ook een NS-Business Card. Hiermee is een treinreis (evenals taxi en OV-fiets) online of telefonisch te boeken (en te betalen). Ook biedt de kaart tijdens voordeeluren (op weekdays vanaf 09.00 uur tot 04.00 uur) 20% korting op een treinreis!

Spitsmijden

In het najaar van 2006 leerde Nederland een nieuw woord kennen: Spitsmijden! Op de A12 tussen Zoetermeer en Den Haag vond destijds voor het eerst een wetenschappelijke proef plaats met als doel te onderzoeken of automobilisten te verleiden en te verlokken zijn hun reisgedrag aan te passen wanneer er een beloning tegenover staat. De uitkomsten waren opmerkelijk! Een halvering van het aantal autoritten van de deelnemers (340) in de spits. De proef gaf op wetenschappelijk niveau inzicht in effecten van positieve prikkels op deelnemende automobilisten. Ook werden verschillende technieken en beloningsvarianten voor het eerst in één proef met elkaar gecombineerd. Een unieke proef die om uitbreiding en verdieping vraagt.

Spitsmijden 2a komt naar onze mening volledig tegemoet aan de wensen en ambities van Anders Betalen voor Mobiliteit. De financiering voor de wetenschappelijke proef is in principe rond. Wel speelt de mogelijkheid tot opschaling : Spitsmijden 2d. In dat geval zal sprake zijn van additionele kosten die –bij 5000 extra deelnemers- worden geraamd op € 2.250.000. De kosten voor opschaling worden gedekt uit rijksmiddelen van het A12 Den Haag-Gouda-project, onder voorbehoud dat we er in onderhandelingen met het consortium uit gaan komen en de prijs acceptabel is. RWS maakt over 2d afzonderlijk afspraken met het consortium spitsmijden.

Tegelijkertijd met Spitsmijden op de weg bestaan er plannen om mensen spits te laten mijden in de trein. Het consortium dat Spitsmijden uitvoert zal hiertoe de voorstellen nader uitwerken.

3.2 Proef Kilometersparen Utrechtse Baan

De Utrechtse Baan is (een van) de centrale verkeersaders van Den Haag. Rondom de Utrechtse Baan is een aantal grote werkgevers gevestigd. Deze werkgevers willen een bijdrage leveren aan de filereductie door hun werknemers te stimuleren deel te nemen aan Kilometersparen: het sparen van een tegoed door minder spitskilometers te maken, een positieve dus. Ambitie is om tot een 5 tot 10% reductie te komen.

Door als grote werkgevers het initiatief te nemen kan er snel resultaat worden geboekt bij de koplopers en andere bedrijven rond de Utrechtse Baan. Uiteraard is uitbreiding naar andere werkgevers en gebieden in Haaglanden mogelijk en gewenst. Het principe is vrijwillige deelname, waarbij werknemers financieel en/of op andere wijze worden beloond voor duurzaam goed gedrag. Het project is dus gericht op structurele gedragsbeïnvloeding. Belangrijkste randvoorwaarden voor succes zijn onder meer de mogelijkheden van flexibele werktijden en telewerken.

Tegelijkertijd wordt ervaring opgedaan met de beprijzingsmethodiek en –technologie van de kilometerheffing zoals deze vanaf 2012 wordt ingevoerd. Het project past daarmee uitstekend in de mobiliteitsprojecten van Anders Betalen voor Mobiliteit.

3.3 Mobiliteitsmakelaar

In het 'Vooraf' bij dit convenant is het belang van de Mobiliteitsmakelaar aan de orde geweest. Gezien het succes dat in relatief korte tijd is geboekt, wil Haaglanden de Mobiliteitsmakelaar graag voortzetten. In eerste instantie zal daarbij sprake zijn van intensivering, waarna geleidelijke afbouw kan plaatsvinden. De verwachting is dat de Mobiliteitsmakelaar -juist door het initiatief in te bedden in het convenant- over twee jaar in andere vorm zal doorgaan, omdat de samenhang met andere initiatieven wordt versterkt.

Omdat het de mogelijkheden en noodzakelijke voorwaarden creëert voor gedragsverandering bij gebruikers, is het Stadsgebied Haaglanden van mening dat de Mobiliteitsmakelaar past binnen mobiliteitsprojecten van Anders Betalen voor Mobiliteit.

3.4 Transparant maken van het aanbod

In samenwerking met de belangrijkste providers van mobiliteitsdiensten wordt het aanbod van mobiliteitsgerelateerde diensten transparant gemaakt. Door de samenwerking worden providers bovendien gestimuleerd meer integraal aanbod te ontwikkelen en wordt het matchen van vraag en aanbod van mobiliteitsdiensten vergemakkelijkt. Een belangrijke taak voor de in een platform samenwerkende partners is bovendien het slechten van drempels die de ontwikkeling van aanbod in de weg staan. Juist door het vergroten van de transparantie kan ook de grote groep MKB-werkgevers -die nu nog lastiger te benaderen is- worden bereikt. Bij deze ondernemers gaat het erom concreet en tastbaar de mogelijkheden en voordelen te laten zien voordat überhaupt de eerste aanzetten tot gedragsverandering denkbaar zijn. Dit project, dat met relatief geringe middelen een hoge mate van effectiviteit kan realiseren, voorziet hier in.

Categorie 4

Aanvullende maatregelen en acties aanbodzijde

In deze categorie worden relevante maatregelen opgenomen die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van en doorstroming in de regio. De opgenomen maatregelen vinden hun basis in de samenwerkingsagenda Mobiliteitsmanagement Haaglanden en maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid langs de as A12 – Utrechtse Baan – Zuid-Hollandlaan - Koningskade – Raamweg (waaronder het maatregelenpakket voor integrale benutting A12). Ze zijn te zien als aanvullende prikkels vanuit de aanbodzijde. Ook hier geldt dat de ontwikkelingen in de tijd tot aanvullende acties kunnen leiden. De genoemde projecten zijn dan ook zeker niet uitputtend.

4.1 Basis Samenwerkingsagenda Mobiliteitsmanagement

Het Stadsgewest Haaglanden heeft de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoerbeleid vastgelegd in de Regionale Nota Mobiliteit 2006-2020 (RNM). Dit beleid kent uitvoeringsprogramma's, waarbij op dit moment het uitvoeringsprogramma 2006-2009 loopt. Voor enkele beleidsterreinen werden afzonderlijke budgetten gereserveerd, waaronder voor mobiliteitsmanagement. Concreet betekent dit dat de doelstellingen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving uit de RNM ook leidend zijn voor mobiliteitsmanagement, maar dat de aanpak is uitgewerkt in de zogenaamde Samenwerkingsagenda Mobiliteitsmanagement Haaglanden (2007-2010). De Samenwerkingsagenda kent 6 speerpunten die uitgewerkt zijn in een bijlage. De Samenwerkingsagenda geldt evenals de maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid langs de as A12 – Utrechtse Baan – Zuid-Hollandlaan - Koningskade – Raamweg als basis voor het convenant (zie bijlage IV).

4.2 Maatregelen as A12 – Utrechtse Baan – Zuid-Hollandlaan - Koningskade – Raamweg

Dit regionaal convenant is er in het bijzonder op gericht de bereikbaarheid via de as A12 – Utrechtse Baan - Zuid-Hollandlaan - Koningskade – Raamweg te verbeteren. In het verleden zijn al verschillende maatregelen uitgevoerd die de doorstroming op de A12 verbeteren. Verder zijn er nog verschillende maatregelen gepland. Zo werken het Stadsgewest Haaglanden, Rijkswaterstaat Zuid-Holland en de Provincie Zuid-Holland in het kader van het project 'de A12 vernieuwd op weg' samen aan maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid via de A12. Daarnaast worden er binnenkort diverse maatregelen op/rondom de A12 uitgevoerd die gefinancierd zijn door het Rijk en de lagere overheden (o.a. quickwins Zuidvleugel). Op de middellange termijn (ca 2017) zal het Trekvliettracé in gebruik kunnen worden genomen. Ook zal de bereikbaarheid via de Internationale Ring verbeterd worden. De maatregelen op en rondom de A12 staan in de bijlage 4.2 vermeld.

4.3 Regionaal programma Individuele reisinformatie en In car

Goede en adequate verkeersinformatie helpt de gebruiker om de beste route, parkeerplaats, tijdstip en vervoermiddel te kiezen. Thuis en op het werk kan dit via de landelijke en regionale sites met reisinformatie. Onderweg is de informatievoorziening beperkt tot enkele Drips en de radio. De decentrale partijen willen door het inrichten van een gezamenlijk programma van regionale initiatieven de ontwikkeling en toepassing van reisinformatie en verkeersmanagement informatie via 'in car systemen' stimuleren en versnellen. Voor de Zuidvleugelregio is het eindbeeld het volgende: Het 'In car programma' biedt de reistijd- en route en parkeer-informatie die DRIP's geven ook via in car systemen aan. Het doel is de informatie aan te bieden als een zogenaamde 'location based service'. Dat betekent dat de aangeboden informatie wordt geselecteerd op basis van de locatie en rijrichting van het voertuig. Locatie en rijrichting zijn vast te stellen met behulp van GPS-gegevens die het 'In car systeem' uitzendt. Om nog meer toegespitste reis en parkeerinformatie aan de weggebruiker te kunnen aanbieden, kunnen de systemen worden uitgerust met toepassingen als herkomst, bestemming en persoonlijke voorkeuren. Samen met de regio's Brabant en Utrecht en marktpartijen wordt gekeken welke barrières voor een snelle uitrol moeten worden geslecht. In field operating tests (FOT) in Brabant, Utrecht en de Zuidvleugel proberen de regionale overheden samen met de marktpartijen deze barrières te slechten. Koppeling aan Spitsmijden achtige initiatieven is mogelijk. Dit voorstel past uitstekend binnen de mobiliteitsprojecten Anders Betalen voor Mobiliteit.

4.4 Voorzieningen fietsstallingen

Veel mensen fietsen niet, omdat er onvoldoende of kwalitatief slechte fietsvoorzieningen zijn op hun bestemming. Om het fietsgebruik te stimuleren stelt het Stadsgewest Haaglanden 500.000 euro per jaar beschikbaar voor de aanleg van fietsparkeervoorzieningen o.a. bij mobiliteitsknooppunten en OV-haltes en in bepaalde gevallen bij bedrijven. Een voorwaarde is dat gemeenten en/of bedrijven zelf ten minste 50% van de kosten dekken.

6. Organisatie, werkwijze en communicatie

In het convenant komt een groot aantal maatregelen samen, waarbij focus en primaire verantwoordelijkheid wisselen. Om de uitwerking succesvol te laten verlopen is een organisatie gewenst die kan sturen, bijstellen en de uitvoering in werking kan laten treden. Een organisatie die kan coördineren, verbinden en stimuleren, zonder de afzonderlijke initiatieven te remmen. Haaglanden kiest bewust voor een eenvoudige maar doeltreffende organisatie(structuur) om de doelen te bereiken. De voorgestelde organisatie vormt daarmee een afspiegeling van zowel de inhoud als de partijen in het convenant en kent de volgende structuur.

Regionale Taskforce Bereikbaar Haaglanden

Dit is een afvaardiging van de partijen met daarin vertegenwoordigers van gemeente(n), organisaties van het bedrijfsleven, werkgevers en het Stadsgewest Haaglanden. De regionale Taskforce komt 3 tot 4 keer per jaar bijeen en heeft ten aanzien van de voortgang en monitoring de volgende taken:

- het bespreken van de voortgang van de maatregelen genoemd in het convenant als geheel en de implementatie van de maatregelen, het signaleren van knelpunten en het –voor zover redelijkerwijs mogelijk- wegnemen daarvan;
- het doen van voorstellen voor aanpassingen, wijzigingen en/of aanvullingen;
- het communicatief uitdragen van de voortgang;
- het doen opstellen en implementeren van een gericht communicatieplan dat het bereik en de bekendheid zal vergroten;
- het blijvend agenderen van mobiliteitsmanagement in kringen van bestuurders, werkgevers en werknemers;
- het jaarlijks uitvoeren van/dan wel bijdragen aan monitoring die is gericht op zowel inspanningen als effecten;
- het evalueren van de samenwerking en de organisatie (jaarlijks).

De Regionale Taskforce zorgt daarnaast voor afstemming met de projectorganisaties van de verschillende in de categorieën 2, 3 en 4 genoemde projecten. Deze projectorganisaties worden ingericht al naar gelang doel en behoeften. Daarbij zal worden gezorgd voor afstemming tussen deze organisaties en inbedding in het convenant, waar het gaat om de inhoud, fasering en de betrokken partijen. Daar waar een beroep wordt gedaan op ondersteuning vanuit Anders Betalen voor Mobiliteit en de projecten worden uitgewerkt in aparte uitvoeringsconvenanten, fungeert het Stadsgewest Haaglanden als aanspreekpunt en coördinator.

De Regionale Taskforce zorgt tevens voor een uitgewerkt communicatieplan waarbij in ieder geval zoveel mogelijk gebruik zal worden gemaakt van bestaande sites en nieuwsbrieven (o.a. VNO-NCW West, KvK, Mobiliteitsmakelaar, Bereik! en Stadsgewest Haaglanden). Richting werkgevers wordt zoveel mogelijk gecommuniceerd vanuit mogelijke strategische doelen die werkgevers (kunnen) hebben. De Regionale Taskforce organiseert bovendien twee tot drie keer per jaar bijeenkomsten voor alle partijen, waarin een belangrijk accent zal liggen op ervaringsuitwisseling en good practices. De ervaringen met deze bijeenkomsten zijn positief en worden voortgezet.

Waar het gaat om de projecten zal afstemming plaatsvinden met o.a. het ministerie van Verkeer & Waterstaat. In de communicatie zal tevens aandacht bestaan voor het gedag van zogenaamde freeriders.

De Regionale Taskforce wordt ondersteund door een projectteam, samengesteld uit vertegenwoordigers van de deelnemende organisaties. Dit projectteam zorgt voor de 'dagelijkse' voortgang, de terugkoppeling met de bedrijven en de afstemming met de projectorganisaties van de gebiedsgerichte en innovatieve projecten. Het zorgt tevens voor afstemming met en inbedding in landelijke ontwikkelingen. Mogelijk wordt een programmamanager benoemd. Aanvullend zal gebruik worden gemaakt van het netwerk en de kennis van bestaande structuren in de regio zoals daar zijn het samenwerkingsverband BEREIK! het Privaat Netwerk Mobiliteitsmarkt en de (begeleidingscommissie) mobiliteitsmakelaar.

De organisatiestructuur is hiermee bewust eenvoudig en laagdrempelig gehouden, met een vaste basis, aangevuld met de projectorganisaties van de verschillende (deel)initiatieven en gebruik makend van bestaande structuren.

7. Verwachte effecten en monitoring

Uiteindelijk draait het om resultaten die zichtbaar bijdragen aan de algehele doelstelling van 6% minder autokilometers in de spits. Dit stelt voorwaarden aan de (inrichting van) monitoring. Daarnaast wil Haaglanden benadrukken dat het de resultaten van de monitoring en effectmetingen vooral wil inzetten voor het uitdragen van good practices.

De monitoring omvat de volgende aspecten:

- De regionale partners (Stadsgewest en VNO-NCW) dragen zorg voor de inschatting van de effecten van het programma zoals beschreven in dit convenant;
- De regionale partners (Stadsgewest, VNO-NCW en het Rijk) dragen tevens zorg voor de monitoring van de projecten, maatregelen en acties zoals beschreven in dit convenant. Daarbij gaat het om zaken als voortgang bij implementatie, samenwerking en het nakomen van de inspanningsverplichtingen.
- In nauwe samenwerking met de Taskforce Mobiliteitsmanagement en de projectorganisatie Anders Betalen voor Mobiliteit zorgt de Regionale Taskforce er verder voor dat de effecten van de verschillende inspanningen worden gemeten, in het bijzonder op het gedrag van gebruikers. Het betreft hier onder meer het uitzetten van enquêtes met en via de deelnemende werkgevers in het convenant en het aanleveren en benutten van beschikbare informatie die relevant is voor het meten van de vorderingen.

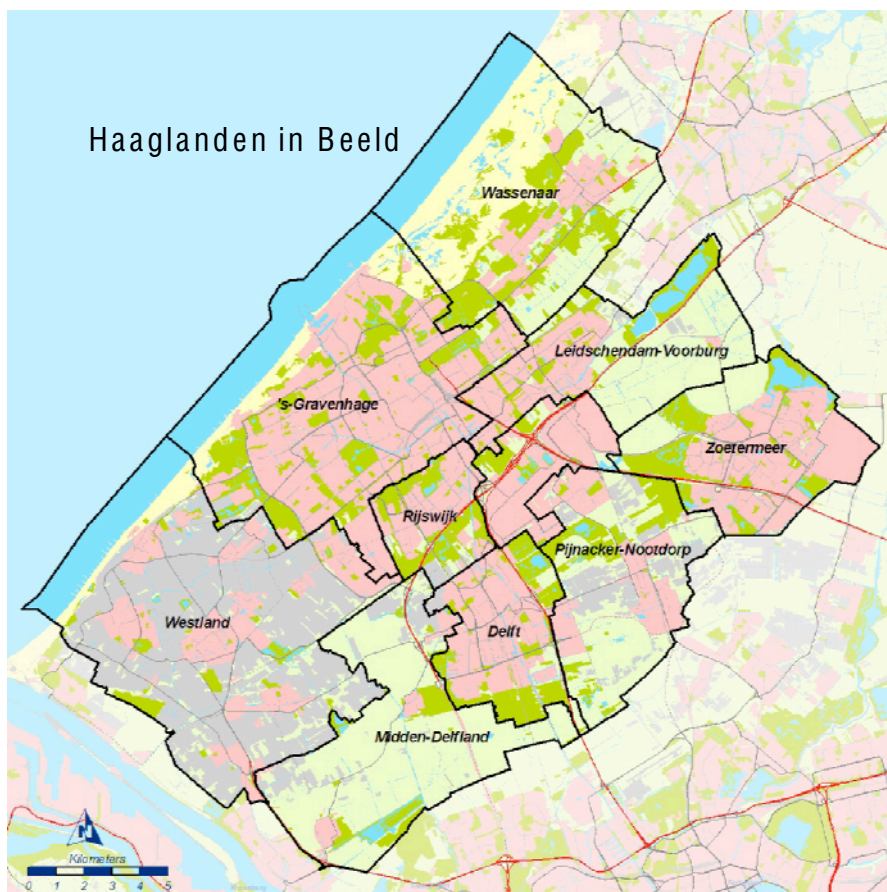
De basis voor een goede monitoring wordt gelegd met de ondertekening van dit convenant, waarin de deelnemende werkgevers aangeven dat zij bereid zijn hun bijdrage te leveren aan de voorwaarden om op een goede manier de voortgang en effecten te kunnen meten. Het gaat dan om zaken als (zie ook bijlage 1) het geven van inzicht in de voortgang van maatregelen en deelname aan een 0-meting en daaropvolgende effectmetingen (1x per jaar).

8. Kosten en financiën

De totale kosten die gepaard gaan met de uitvoering van onderliggend document zijn niet in beeld te brengen. De belangrijkste reden hiervoor is dat een groot deel van de initiatieven in de regio Haaglanden wordt uitgevoerd door individuele bedrijven/werkgevers die zelf de uitvoering ter hand nemen en ook zelf de kosten dragen die hieraan verbonden zijn. Voor de (innovatieve en gebiedsgerichte) projecten worden aparte uitvoeringsconvenanten opgesteld met daarin steeds een gedetailleerde begroting en financieringsoverzicht.

Aldus overeengekomen en ondertekend in Zoetermeer, Haaglanden op 10 september 2008,

Ondertekende partijen:



Bijlagen bij Bereikbaar Haaglanden

- Bijlage 1: Inspanningen werkgevers
- Bijlage 1b: Inspanningen georganiseerd bedrijfsleven
- Bijlage 2: Gebiedsgerichte aanpakken
- Bijlage 3: Innovatieve projecten
- Bijlage 4: Aanvullende maatregelen aanbodzijde
- Bijlage 5: Financieel Overzicht

Inspanningen werkgevers

De organisaties die onderliggend convenant tekenen als werkgever, verklaren dat:

Doelen en maatregelen

- Zij de doelstelling van het convenant, te weten een reductie van het aantal autokilometers in de spits (07.00-09.00 uur en 16.00-19.00 uur) met gemiddeld 6% en met als toetsmoment september 2012, onderschrijven;
- Zij bereid zijn een substantiële bijdrage te kunnen en willen leveren aan dit doel;
- Zij dat doen binnen de mogelijkheden die ze zelf hebben en door maatregelen die ze ook zelf kunnen beïnvloeden;
- Zij weten dat het convenant een inspanningsverplichting geeft om de maatregelen in te voeren, bekend te maken en het gebruik ervan te stimuleren bij hun medewerkers;
- Zij beseffen dat maatregelen niet vrijblijvend zijn en je als werkgever wordt aangesproken op die maatregelen en acties, waarvan is overeengekomen om ze uit te voeren.

Monitoring en resultaten

Teneinde de voortgang van het convenant in algemene zin en de specifieke (werkgevers) maatregelen in het bijzonder te kunnen volgen en de effecten te kunnen meten verklaren werkgevers tevens dat zij:

- Bereid zijn tot een startinterview over het huidige beleid en de doelen;
- Inzicht willen geven in de voortgang van de gemaakte afspraken aan de Regionale Taskforce, inclusief eventuele voortgang van deelname in lokale of regionale mobiliteitsprojecten;
- Bereid zijn deel te nemen aan een zogenaamde 0-meting en de jaarlijkse effectmeting (op gedragsverandering en ervaringen met maatregelen);
- De 0-meting steunen door het intern uitzetten van een werknemersenquête óf door het aanleveren van beschikbare gegevens uit eerdere onderzoeken óf door een combinatie van beide. De werkgevers zorgen zelf voor de interne verspreiding van de enquêtes en hoeven derhalve geen emailadressen ter beschikking te stellen.

Uitwerking per werkgever

De inzet van de deelnemende werkgevers wordt concreet gemaakt aan de hand van:

1. Een uitgewerkt format waarin duidelijk wordt aangegeven welk mobiliteitsbeleid al wordt gevoerd en welke aanvullende inspanningen gedaan gaan worden. Onderdelen in het format zijn o.a. Naam organisatie, Aantal werknemers (totaal en aandeel in Haaglanden), Huidig mobiliteitsbeleid (uitgangspunten, lopende maatregelen, effecten), Huidige modal split woon-werk verkeer (voor zover bekend), Te nemen maatregelen vanaf 2008/2009 (voorzetten van, Intensiveren van, nieuwe aanvullende maatregelen inclusief leren van good practices, deelname aan projecten, communicatie, beoogde effecten); of -wanneer meer tijd nodig is-
2. Indien een format nog niet voorhanden is geldt de ondertekening van het convenant als een intentieverklaring waarmee wordt aangegeven dat de lijn wordt ingezet zoals onder 1. beschreven.

Inspanningen georganiseerd bedrijfsleven

VNO-NCW West

VNO-NCW West stelt zichzelf de volgende doelen:

- Het mede doen realiseren van een Regionaal Convenant Haaglanden en de doelen daarin;
- Het enthousiasmeren van werkgevers om nog actiever te worden met mobiliteitsmanagement;
- Het uitdragen van zogenaamde good practices, waarbij zoveel mogelijk een combinatie zal worden gezocht tussen maatschappelijke verantwoordelijkheid en bedrijfseconomische belangen;
- Het organiseren van een ontbijtsessie (2 tot 3 keer per jaar) voor werkgevers, waarin met name deze good practices centraal staan, aangevuld met andere actuele en relevante ontwikkelingen;
- Stimuleren dat werkgevers actief participeren in innovatieve projecten als Spitsmijden en Gebiedsgerichte aanpakken;
- Helpen uitbouwen en (vervolgens) breder benutten van succesvolle initiatieven als de Mobiliteitsmakelaar Haaglanden.

Kamer van Koophandel

De Kamer van Koophandel Den Haag stelt zichzelf de volgende doelen:

- Het mede doen realiseren van een Regionaal Convenant Haaglanden en de doelen daarin;
- Het enthousiasmeren van werkgevers en werknemers om nog actiever te worden met mobiliteitsmanagement;
- Het mede uitdragen van zogenaamde good practices, waarbij zoveel mogelijk een combinatie zal worden gezocht tussen maatschappelijke verantwoordelijkheid en bedrijfseconomische belangen;
- Het vergroten van het aantal deelnemers door het belang van deelname actief uit te dragen en door het gericht inzetten van de beschikbare communicatiekanalen;
- Stimuleren dat werkgevers actief participeren in innovatieve projecten als Spitsmijden en Gebiedsgerichte aanpakken;
- Helpen uitbouwen en (vervolgens) breder benutten van succesvolle initiatieven als de Mobiliteitsmakelaar Haaglanden.

Haaglanden in beeld



Toelichting

Haaglanden investeert sterk in gebiedsgerichte aanpakken en waar mogelijk zal dat resulteren in gebiedsconvenanten. De ervaring leert (zie kader) dat een gebiedsgerichte aanpak werkt wanneer de gevestigde bedrijven en organisaties zelf initiatieven nemen om de mobiliteit te beperken. De overheden zijn er dan voor om passende voorwaarden te realiseren. Zonder deze inspanningen had de (autonome) groei van de mobiliteit voor veel grotere problemen gezorgd.

Gebiedsgerichte samenwerking in Bezuidenhout

In 2000 tekenden Nationale-Nederlanden/ACT, Siemens Nederland, TPG Post, VNO-NCW West, de Nationale Ombudsman, de vier ministeries in het Bezuidenhout, de gemeente Den Haag en het Stadsgewest Haaglanden een 'plan van aanpak voor een gebiedsgewijze aanpak van vervoersmanagement in het Bezuidenhout'. De deelnemende bedrijven vertegenwoordigen daarbij ca. 80% van de in het Bezuidenhout werkzame medewerkers (totaal 24.000). Hierbij zegde het bedrijfsleven concrete maatregelen toe om het autosolisme in het woon-werkverkeer over een periode van 3 jaar te beperken.

Voor de uitvoering van de in het plan van aanpak genoemde maatregelen werd in 2001 besloten tot de oprichting van het Vervoer Coördinatie Centrum (VCC) Bezuidenhout, een voorloper van de huidige Mobiliteitsmakelaar (zie eerder in dit convenant). Het VCC Den Haag (in 2002) zorgde ervoor dat vanaf november 2000 het autogebruik onder de medewerkers bij de deelnemende bedrijven per jaar werd gemeten. De resultaten van de inspanningen mochten er zijn: al in 2003 was het autogebruik onder de medewerkers van de deelnemende bedrijven in het centrum van Den Haag met 6% gedaald en hadden veel grote werkgevers in Den Haag al vergaande mobiliteitsmanagement maatregelen genomen. Ook in andere gebieden (Forepark en Zoetermeer) werd succes geboekt met een vergelijkbare aanpak.

In deze bijlage wordt één gebiedsgerichte benadering uitgewerkt: de Koningskade-Raamweg in Den Haag. Bij gebleken succes zal uitbreiding plaatsvinden naar de stationsgebieden Mariahoeve (met o.a. Aegon) en Voorburg (met o.a. KPN). Een andere vorm van een gebiedsgerichte aanpak die nader wordt uitgewerkt ligt in het verlengde van de transformatie van de Binckhorst. In het kader van Nieuw Binckhorst zullen de gemeente Den Haag en het bedrijfsleven zorg dragen voor een goede bereikbaarheid, mede in het kader van behoud van leefbaarheid.

AANLEIDING

Het bedrijfsleven en de overheden streven naar een gezonde economie met internationale concurrentiekracht binnen de internationale ring van Den Haag ingebed in een duurzame en aantrekkelijke leefomgeving van deelgebied Koningskade-Raamweg. Hierbij is sprake van een aantal knelpunten:

- De bereikbaarheid van de binnenstad en de economische centra in de binnenstad van Den Haag en in dit geval het Benoordenhout lijden onder de toenemende congestie.
- Dit een negatief effect heeft op zowel de economische bedrijvigheid als leefbaarheid in het deelgebied Koningskade-Raamweg.
- Het vervoer van goederen en personen evenals de economische bedrijvigheid in komende jaren zal toenemen.
- Het huidige aanbod van infrastructurele voorzieningen in het deelgebied zwaar is belast. Het huidige openbaar vervoer aanbod tussen Den Haag Centraal Station en Madurodam kan de vraag naar mobiliteit in de spits niet meer verwerken. Extra capaciteit OV is noodzakelijk tot de haltes van ministerie van Verkeer & Waterstaat en Madurodam.
- Infrastructurele uitbreidingen en verbeteringen op (middel) lange termijn bieden onvoldoende oplossing om de bereikbaarheid in het deelgebied te garanderen op de korte termijn (tot 3 jaar).

Voor een blijvende bereikbaarheid zijn maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement door het bedrijfsleven benodigd, samen met verbeteringen in het aanbod door de verantwoordelijke overheden en tussen overheden en bedrijfsleven.

MAATREGELEN en ACTIES

De gemeente Den Haag verhoogt de frequentie van de tramverbinding door een keerlus aan te leggen bij het CS en bij Madurodam én brengt verbeteringen aan op het fietspad langs het Malieveld. De bedrijven langs de route stimuleren hun werknemers gebruik te maken van de vernieuwde voorzieningen: tramlijn en fietspad.

Het Stadsgewest Haaglanden/gemeente Den Haag

- Het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag zijn verantwoordelijk voor de aanleg van een keerlus van tramlijn 9 bij Madurodam; uiterlijk te realiseren in voorjaar 2009. Door deze keervoorziening kan een meer efficiënte dienstregeling worden uitgevoerd tussen Vrederust en Madurodam en extra spitsdiensten worden geboden op het traject (Vrederust-HS-)-CS- Madurodam.
- Zij staan daarbij garant voor een verhoging van de frequentie van tramlijn 9 gedurende de spitsuren tussen 6:30 uur en 9:00 uur en tussen NS Station Den Haag Centraal en Madurodam van 8 naar minimaal 12 per uur en maximaal 16 per uur. Gestreefd wordt naar opname van extra spitsdiensten met ingang van dienstregeling 2009 (= bij aanleg keervoorziening in 2008 en met ingang vanaf medio december 2008)
- Daarnaast staat Gemeente Den Haag garant voor verbetering van het fietspad, specifiek voor de aanleg en in richting van een twee-richtingen fietspad langs de Koningskade (Malieveld) in 2009.

Bedrijven

- Teneinde de bereikbaarheid van de kantorenstrook langs Koningskade-Raamweg te garanderen en tegemoet te komen aan de reductie van het aantal autoverplaatsingen met 15% spant het deelnemende bedrijfsleven zich optimaal in voor een totaalafname van 1000 openbaar vervoerabonnementen via het grootgebruikcontract van de HTM.
- besteden aandacht aan stimulering van het fietsgebruik onder de medewerkers; op basis van de modal split wordt per bedrijf het aandeel medewerkers op de fiets bepaald.
- werken mee aan het houden van 'nul'- en vervolgmetingen waaraan doelstellingen worden getoetst en geëvalueerd.
- Metingen worden gefinancierd vanuit vertegenwoordigers van of door het bedrijven zelf.

VERWACHT EFFECT

In het Gebiedsconvenant Koningskade-Raamweg wordt uitgegaan van een reductie van het aantal autoverplaatsingen in de spits (tussen 7:00 en 9:00 uur) van 15% door medewerkers van het deelnemende bedrijfsleven. Daartoe zal minimaal over een periode van 3 jaar worden uitgegaan van een meting van de modal split door het deelnemende bedrijfsleven.

Op basis van het totaal aantal medewerkers van de deelnemende bedrijven betekent dit:

- een afname met xxxx auto's.
- meer aanbod van reizigers tussen Vrederust en Madurodam, comfortabeler vervoer met hogere frequentie en meer gebruikers tramlijn 9 (xxxx gebruikers/abbonementen).
- Door efficiënte exploitatie kunnen vrijkomende trams elders in railnet worden ingezet. Betere OV-keten bereikbaarheid van de werkgelegenheidsgebieden in deze zone en van Madurodam en Scheveningen als Randstedelijke en (inter)nationaal belangrijke attracties. Op basis van de modal split van bedrijven verhoogde verwachting van het fietsgebruik met xxxx aantal fietsers in het woon-werkverkeer

En daarmee verbetering en een gegarandeerde bereikbaarheid van het deelgebied Koningskade-Raamweg op de korte termijn (3 jaar).

PLANNING

Vorbereiding keurvoorziening: t/m december 2008; uitvoering en oplevering in vroege voorjaar 2009.

Inrichting tweezijdig fietspad: uitvoering en oplevering in voorjaar 2009

Dit deelconvenant betreft de periode september 2008 – januari 2012.

De nulmeting vindt plaats in september 2008; de nametingen zijn in september 2009 en 2010 etc.

Op basis van bovenstaande doelstelling moet worden uitgegaan van het aantal gereden autokilometers van gemiddeld 5% per jaar.

De exacte inspanningen per bedrijf worden in de individuele deelnemersverklaringen weergegeven.

ORGANISATIE

Deelnemende bedrijven, werkgeversorganisaties en overheden zullen regelmatig met elkaar overleggen over de bereikbaarheid in het gebied Koningskade-Raamweg. Dit zal plaatsvinden in de bestuurlijke groep voor het Regionale Convenant Haaglanden; zij bespreken:

- De voortgang van de implementatie van maatregelen, in het bijzonder de inzet en inspanningen van Mobiliteitsmakelaar Haaglanden en bedrijfsleven en het wegnemen van mogelijke knelpunten.
- De resultaten van de jaarlijkse en door het bedrijfsleven uitgevoerde monitoring. De monitoring zal daarbij aansluiten bij de door de Landelijke Taskforce ontwikkelde methodiek.
- Het communicatief uitdragen van de voortgang naar andere bedrijvengebieden
- Zodra aanleiding daartoe is, doen van voorstellen voor aanpassen van dit convenant en/of het wijzigen dan wel aanvullen van de daaraan gekoppelde concrete maatregelen.

Georganiseerd bedrijfsleven:

- Het informeren en enthousiasmeren van de leden voor de diverse maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement.
- Het minimaal jaarlijks toetsen aan de doelstellingen van het gebiedsconvenant.
- Het bij overheden tijdig aangeven van mogelijke knelpunten bij uitvoering van maatregelen.
- Het stimuleren van de aan dit gebiedsconvenant deelnemende bedrijfsleven om maatregelen als verstrekking van openbaar vervoer abonnementen en het stimuleren van fietsgebruik onder medewerkers te ondersteunen.

Bedrijven:

- Naast eventuele deelname aan de in het regionale convenant genoemde maatregelen specifiek garant staan voor afname van per bedrijf genoemd percentage aan abonnementen voor de medewerkers (mede op gemeten modal split bepaald).

- Het stimuleren van ov-gebruik en fietsgebruik onder de medewerkers.
- Het (financieel) deelnemen aan metingen en evaluaties.
- Overige door het bedrijfsleven zelf benoemde maatregelen zoals e-werken en maatregelen over 'slimmer werken'.

Overheden:

- Het tegemoet komen aan de openstaande vraag naar extra openbaar vervoer bij werkgevers en werknemers in het deelgebied Koningskade-Raamweg.
- Het wegnemen van (infrastructurele) knelpunten bij verplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer gebruik in het deelgebied.
- Het monitoren en evalueren op uitvoering van genoemde maatregelen door het bedrijven.

FINANCIËN

€ 2.700.000 fietspad Malieveld en € 3.000.000 keerlus tram

Metingen : i.s.m. Bedrijfsleven/VNO-NCW

Mobiliteitsmakelaar: i.s.m. VNO-NCW

Keerlus: SGH/gemeente Den Haag

Verhoging frequentie tram/inzet extra voertuigen:

Aanpassing fietspad: Gemeente Den Haag

Abonnementen: Bedrijfsleven

SAMENHANG

De maatregelen genoemd in dit gebiedsconvenant hangen samen met maatregelen en acties genoemd in het Regionale Convenant Haaglanden; dit betreffen:

- Deelname aan Spitsmijden 2a (Gouda – Den Haag)
- Deelname aan het Persoonlijk Reisadvies
- Deelname aan continuering van de Mobiliteitsmakelaar Haaglanden
- Maatregelen gericht op 'slim werken'
- Overige maatregelen als e-werken, flexibel werken etc.

In samenhang zullen deze maatregelen zorgen voor een afname van het aantal autoverplaatsingen in de spitsuren van 7:00 tot 9:00 uur.

MARKETING

Via Website, bestaande nieuwsbrieven, brochures en voorlichtingsbijeenkomsten

Zicht op de Koningskade



Innovatieve projecten

Toelichting

In deze bijlage worden de innovatieve projecten beschreven. Het gaat hierbij zowel om voortzetting en intensivering van bestaande succesvolle projecten als om het opzetten van nieuwe projecten. Een aantal van de genoemde projecten zal worden ingediend bij de Mobiliteitsprojecten Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM).

Deze projecten passen in de Mobiliteitsprojecten Anders Betalen voor Mobiliteit en zijn integraal onderdeel van onderliggend convenant. De focus van de mobiliteitsprojecten ligt op twee soorten projecten:

- Introductie van prijsprikkels ter beperking van het autogebruik en zo bijdragen aan bewustwording omtrent mobiliteitskeuzes
- Stimuleren van innovatieve diensten die bijdragen aan het ontstaan van een Multiple Service Providers (MSP)-markt.

Mobiliteitsprojecten die passen binnen Mobiliteitsprojecten ABvM zijn tijdelijke projecten die leiden tot gedragsverandering. In dit convenant vormen ze onderdeel van een totaal pakket. Ieder project dat past binnen het kader ABvM zal in een later stadium worden uitgewerkt in een zogenaamd uitvoeringsconvenant tussen V&W en regionale overheden waarin afspraken worden gemaakt over financiële bijdragen van V&W voor de regionale mobiliteitsprojecten.

AANLEIDING

Sinds november 2007 is in de regio Haaglanden de Mobiliteitsmakelaar actief. De Mobiliteitsmakelaar helpt bedrijven bij het vinden en implementeren van maatregelen die de filedruk verminderen en de bereikbaarheid verbeteren. Bedrijfseconomische afwegingen en maatschappelijk verantwoord ondernemen gaan daarbij hand in hand. Vernieuwend aan deze aanpak is dat het een initiatief van het Bedrijfleven betreft.

Resultaten

De resultaten van de mobiliteitsmakelaar zijn positief:

- Werkgevers worden zich meer bewust van de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement;
- Met name de zogenaamde koplopers onder deze werkgevers (10 in totaal) hebben nieuwe maatregelen ingevoerd of zijn hier druk mee bezig;
- Een aantal van hen is zover dat invoering of intensivering van mobiliteitsmanagement wordt doorberekend in het aantal autokilometers dat minder wordt gereden en de kostenbesparing die dit oplevert;
- Inmiddels worden op meerdere plaatsen in Nederland initiatieven ontplooid om te komen tot een Mobiliteitsmakelaar.

Mede dankzij de Mobiliteitsmakelaar loopt Haaglanden voorop met mobiliteitsmanagement.

MAATREGELEN en ACTIES

De Mobiliteitsmakelaar is in eerste instantie van start gegaan als een experiment van een (klein) jaar. De resultaten die inmiddels worden bereikt en het perspectief dat lonkt maken dat het experiment als geslaagd kan worden bestempeld. Met name de inbedding in landelijke ontwikkelingen die zijn gericht op het terugdringen van de (auto)mobiliteit, via de Taskforce Mobiliteitsmanagement o.l.v. Lodewijk de Waal, biedt nieuwe mogelijkheden. Omdat steeds meer bedrijven hierbij dienen aan te sluiten wordt het bereik voor de Mobiliteitsmakelaar aanzienlijk verbreed.

De Mobiliteitsmakelaar helpt ook bij het organiseren van het interne proces. Dit is van doorslaggevend belang omdat mobiliteitsmanagement veel facetten in de bedrijfsvoering raakt waarvoor de verantwoordelijkheid vaak bij verschillende afdelingen ligt. Zo is het facilitair bedrijf vaak verantwoordelijk voor het parkeerbeleid, poolauto's en fietsfaciliteiten; HRM voor de reiskostenvergoeding, OV-abonnementen en mobiliteitsbudgetten en het Wagenparkbeheer voor de leasecontracten. En zaken als thuiswerken, e-conferencing of flexibele werktijden liggen vaak direct in de lijn. Kortom, het vergt tijd en aandacht.

VERWACHT EFFECT

In de komende 2 jaar is het streven naar ca. 50 grote werkgevers die zich actief inspannen om -binnen hun eigen mogelijkheden- een bijdrage te leveren aan het verlagen van de mobiliteitsdruk. Door daarnaast het aanbod transparanter te maken wordt ook het bereik naar het MKB groter.

PLANNING

september 2008 – september 2012

ORGANISATIE

Inbedden in de Regionale Taskforce (zie ook samenhang)

FINANCIËN

De inzet van de mobiliteitsmakelaar betreft vooral een ureninzet. De daarmee gepaard gaande kosten worden begroot op € 1.000.000 voor een periode van 4 jaar.

SAMENHANG

De Mobiliteitsmakelaar is een uniek initiatief, dat belangrijke kaders voor de uiteindelijke gedragsverandering creëert. Juist omdat de Mobiliteitsmakelaar waarde vrij tussen de partijen staat levert hij een belangrijke bijdrage aan de bewustwording t.a.v. mobiliteitsmanagement en helpt hij bedrijven met het vinden van passende maatregelen. De Mobiliteitsmakelaar vormt daarmee een zeer belangrijke spil in het doen slagen van de meeste initiatieven die in dit convenant zijn opgenomen. Immers, het gaat om de maatregelen (maatwerk) bij werkgevers (categorie 1), het betrekken van werkgevers bij gebiedsgerichte aanpakken (categorie 2) en het stimuleren van deelname door werkgevers (mits het past) aan innovatieve projecten zoals beschreven in categorie 3.

MARKETING

Zowel bij de installatie als in de maanden daarna heeft de Mobiliteitsmakelaar veel publiciteit gekregen. Dat wordt via slimme positionering voortgezet. Bij de media valt te denken aan kranten, TV en radio en via tal van presentaties. De Mobiliteitsmakelaar zal daarbij steeds meer als onderdeel van het pakket maatregelen in het convenant worden gepresenteerd.

De Mobiliteitsmakelaar helpt aan onder meer met behulp van een 'breed samengestelde menukaart'. Onderstaand plaatje geeft hiervan een indicatie.

Figuur: Menukaart werkgevers



Bijlage 3.2

Spitsmijden 2a opschaling tot 2d

AANLEIDING

Spitsmijden 2a is een vervolg op Spitsmijden 1, dat in 2006 is uitgevoerd. Spitsmijden is een publiek-private samenwerking waarbij wetenschappelijk wordt onderzocht welke middelen ingezet kunnen worden om gedragsaanpassing van automobilisten in de spits te bewerkstelligen. Automobilisten worden hiertoe door middel van een beloning verleid. Spitsmijden 2a heeft een omvang van ongeveer 800 deelnemers, de inrichting van deze proef is zodanig dat het aantal deelnemers tijdens de praktijkproef zal kunnen groeien. De opschaling, Spitsmijden 2d, naar 4000 tot 6000 deelnemers is onder bepaalde condities wenselijk.

MAATREGELEN en ACTIES

Spitsmijden 2d zal een net als Spitsmijden 2a een wetenschappelijke proef zijn waarin belonings- en verleidingsarrangementen worden getest. Het bedrijfsleven zal daarbij een nadrukkelijke rol vervullen.

VERWACHT EFFECT

Tijdens de wetenschappelijke vervolgproef Spitsmijden Gouda – Den Haag wordt onderzocht of langdurige gedragsverandering te realiseren is. Andere redenen voor het uitvoeren van de proef zijn het betrekken van werkgevers bij de proef, het onderzoeken van een eventueel opvuleffect en het toepassen van Spitsmijden in een praktijksituatie (op de A12 vinden het komende jaar wegwerkzaamheden plaats). Nadat deze periode is afgelopen analyseren we de gegevens en publiceren deze in een rapport. In het eindrapport doen we verslag over onder andere de volgende onderzoeksvragen:

- Kunnen we langdurige gedragsverandering realiseren?
- Op welk moment is een gedragsverandering van individuele weggebruikers op basis van belonen mogelijk: wanneer treedt welk effect op?
- Leidt Spitsmijden tot ongewenste effecten elders, en zo ja: in welke mate?
- In hoeverre is het OV in het algemeen, en de trein specifiek, een realistisch alternatief?
- Heeft het concept een vergelijkbaar effect onder andere omstandigheden, dan de dagelijkse situatie op de weg? In dit geval tijdens wegwerkzaamheden?

PLANNING

De beloningsperiode van Spitsmijden 2a Gouda - Den Haag duurt vooralsnog negen maanden : start 8 september 2008- juni 2009. In het najaar van 2008 zal naar verwachting een opschaling naar enkele duizenden deelnemers gaan plaatsvinden voor Spitsmijden 2d. Wanneer financiering voor Spitsmijden 2c er is kan dit op korte termijn van start gaan.

ORGANISATIE

In het Consortium nemen deel RDW, BEREIK! (Rijkswaterstaat Zuid-Holland, Provincie Zuid-Holland, het Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, gemeente Den Haag, gemeente Rotterdam), Rabobank Nederland, Ars&TT&T, Oc Mobility Coaching, Goudappel Coffeng, NS, VU Amsterdam, TU Delft, Universiteit van Utrecht, Transumo. Transumo (TRANSition SUsustainable MObility) is een Nederlands platform van meer dan 150 bedrijven en kennisinstellingen die gezamenlijk kennis ontwikkelen op het gebied van duurzame mobiliteit. Transumo wil bijdragen aan een transitie van het huidige inefficiënte mobiliteitssysteem naar een systeem dat bijdraagt aan versterking van de economische concurrentiepositie, en daarnaast het milieu en de mens grote aandacht geeft. De onderzoeks- en kennisontwikkelingsactiviteiten zijn gestart in 2004 en lopen in ieder geval door tot en met 2009. RWS maakt over 2d afzonderlijk afspraken met het consortium spitsmijden.

FINANCIËN

De dekking van Spitsmijden 2a is er. Voor opschaling, Spitsmijden 2d is circa € 2.250.000 nodig. De kosten voor opschaling worden gedekt uit rijksmiddelen van het A12 Den Haag-Gouda-project, onder voorbehoud dat we er in onderhandelingen met het consortium uit gaan komen en de prijs acceptabel is. Spitsmijden 2c heeft een totale begroting van €419.575,--. Dekking zal door diverse partijen verzorgd worden.

SAMENHANG

Spitsmijden is een uitmuntend project waarbij de samenhang aantoonbaar is tussen alle categorieën maatregelen duidelijk kan worden gemaakt : de weggebruikers zijn de werknemers van bedrijven in Haaglanden in bepaalde gebieden. Het is een innovatief project waarbij de techniek getest wordt en het gedrag beïnvloed wordt met prijsprikkels. De Spitsmijder kan gebruikmaken van de aanvullende maatregelen (o.a. reisinformatie) om een alternatieve reis te plannen.

Communicatie

Voor de proef Spitsmijden Gouda – Den Haag is een aparte website in het leven geroepen: www.spitsmijden.nl. Hierop wordt alle relevante informatie over de proef vermeld. Bij mijlpalen (start nulmeting, start werving deelnemers, etc.) worden persberichten en nieuwsbrieven uitgegeven. Op 10 september 2008 zal minister Eurlings het officiële startschot van de proef Spitsmijden Gouda – Den Haag geven. Ook hierbij wordt vanzelfsprekend veel pers verwacht.

Foto's: het Spitsmijden traject



Fotografie bovenstaande foto: Paul Lunenburg

AANLEIDING

De Utrechtse Baan is één van de centrale verkeersaders van Den Haag en goed voor een belangrijk deel van de congestie in de ochtend- en avondspits. In het kader van mobiliteitsmanagement en een gedeelde verantwoordelijkheid van overheid en ondernemers hebben enkele ondernemingen – gevestigd aan de Utrechtse Baan- het idee geopperd om tot een reductie van 5 tot 10% files te komen in de spits. Door als grote werkgevers het initiatief te nemen kan er snel resultaat worden geboekt bij de koplopers en andere bedrijven rond de Utrechtse baan. Uiteraard is uitbreiding naar andere werkgevers in Haaglanden mogelijk. Het principe is vrijwillige deelname, waarbij werknemers worden beloond voor duurzaam goed gedrag. Het project is daarmee gericht op gedragsbeïnvloeding. Belangrijkste voorwaarden zijn het bieden van flexibele werktijden en telewerken. Tegelijkertijd worden via toepassing van nieuwe technieken ervaringen opgedaan met deze technieken die van belang zijn voor de kilometerheffing zoals deze vanaf 2012 wordt ingevoerd. Het project past daarmee uitstekend in de kaders van Anders Betalen voor Mobiliteit.

MAATREGELEN en ACTIES

Er wordt gewerkt met Global Navigation Satellite System (GNSS) technologie, ofwel voertuigunits met GPS/GPRS. Voor de doelgroepbepaling en handhaving wordt gebruikt gemaakt van kentekenregistratie met behulp van camera's. Met behulp van de camera's wordt tevens gecontroleerd op onregelmatigheden.

De acties richting gebruikers zijn gebaseerd op een afwaardeersysteem. Contractanten krijgen vooraf een virtueel budget dat wordt afgewaardeerd als ze –bijvoorbeeld- in de spits worden gedetecteerd op de Utrechtse Baan. Er kan niet door de nulgrens worden afgewaardeerd. De deelnemende voertuigen worden uitgerust met een On Board Unit (OBU) welke de gepasseerde route en bijbehorende tijdstippen registreert. Ook sluiproutes worden gedetecteerd en resulteren in afwaardering. Een centrale backoffice verwerkt deze tot afwaarderingen op de virtuele budgetten en maakt de gegevens inzichtelijk voor de deelnemers.

Om de proef te doen slagen treffen werkgevers voorzieningen om thuiswerken cq. spitsmijden mogelijk te maken. Kosten daarvoor zijn in de begroting opgenomen.

VERWACHT EFFECT

Om tot een significante reductie (5-10%) van het aantal filerijders te komen moeten enkele duizenden berijders (contractanten) bij de deelnemende bedrijven worden geworven. De contractanten worden door de respectievelijke werkgevers geselecteerd. Met behulp van kentekenregistratie wordt geverifieerd of de aangeleverde doelgroep inderdaad het verwachte spitsgedrag vertoont. Voor een goede doorstroming wordt gerekend met een afname van ca. 1200 spitsrijders per dag. Met een ratio contractanten:spitsrijders van 4:1 zijn dus 4.800 deelnemers benodigd.

Inschatting van het aantal deelnemers is mede gebaseerd op ervaringen elders. Ervaringen in het project Spitsmijden in de regio Haaglanden hebben aangetoond dat de ratio doelgroep : spitsrijders 20:1 is. Dit is dan verdeeld over de ratio's doelgroep:contractanten (5:1) en contractanten/deelnemers: spitsrijders (4:1).

Om te komen tot 1200 spitsrijders per dag gemiddeld zijn 4800 contractanten nodig. Als er 4800 contractanten (deelnemers) zouden moeten worden geworven uit een aselechte doelgroep zou de doelgroep uit 24.000 automobilisten moeten bestaan. Gelukkig is de (doel-)groep niet aselechte, maar kan deze direct zeer efficiënt worden samengesteld uit met de gegevens bestanden van de deelnemende werkgevers. Hierdoor kan de doelgroep veel kleiner zijn. Bij de selectie geldt dat de kandidaat-deelnemers eerder in aanmerking komen voor deelname naarmate ze vaker in de spits verschijnen.

De verwachte reductie op de Utrechtse Baan betreft 5-10% minder autoverkeer in de spits bij de genoemde deelnemersaantallen. Deze aantallen kunnen waarschijnlijk al bij actieve deelname van ca. 10 grote Haagse werkgevers worden bereikt.

PLANNING

Tender procedure: november 2008 – april/mei 2009

Gunning: mei/juni 2009

Bouw en voorbereiding: mei/juni 2009 – sept/okt. 2009

KM-sparen operationeel: uiterlijk januari 2010, of zoveel eerder indien mogelijk (in afstemming met de projecten Spitsmijden 2a en 2d)

ORGANISATIE

Het Stadsgewest Haaglanden is verantwoordelijk voor het organiseren en vertalen van dit project in een uitvoeringsconvenant met het ministerie van Verkeer & Waterstaat. In de projectorganisatie zal in ieder geval worden deelgenomen door het Stadsgewest, Bereik! en indien mogelijk ook een werkgeversvertegenwoordiging.

FINANCIËN

Er is in de business case gerekend met netto (dus belastingvrije) beloningsbedragen (bruto=netto). Er is daarnaast gerekend met een effectieve beloning per dag per gemeden spits van maximaal €4,- (voor een gemeden ochtend- en avondspits). Dit geeft de volgende kosten per jaar:

Investerings:

- o Beloningen contractanten: € 1.0M
- o Kosten voorzieningen (telewerk plekken e.d.) contractanten: € 1.7M
- o Kosten uitvoering kilometersparen: € 3.4M

Totaal: € 6.1 M, waarvan 2M Euro eenmalige kosten en 4.3M Euro jaarlijkse kosten, nader uit te werken in het uitvoeringsconvenant.

Het kilometersparen is eenvoudig, kostenefficiënt en kan worden uitgebreid of veranderd. Uitbreiding met een zelfde aantal spitsmijders in het gebied of daarbuiten en kost in een voorlopige inschatting slechts 1M € per jaar meer.

SAMENHANG

De deelname aan Kilometersparen kan worden gecombineerd met de toekenning van Mobiliteitsbudgetten aan de werknemers.

Bovendien kan KM-sparen in combinatie het verstrekken van NS Business Cards aan werknemers een structurele verschuiving in modaliteit teweeg brengen.

MARKETING

PM

Zicht op de
Utrechtse Baan



Aanvullende maatregelen en acties aan aanbodzijde

Toelichting

In deze paragraaf worden aanvullende acties beschreven die passen in onderliggend convenant. Daarbij is van belang om vooraf goed de kaders te schetsen die de afbakening verklaren wat wel/niet mee te nemen in het convenant.

Bijlage 4.1

Basis: Samenwerkingsagenda Mobiliteitsmanagement Haaglanden

Het Stadsgewest Haaglanden heeft de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoerbeleid vastgelegd in de Regionale Nota Mobiliteit 2006-2020 (RNM). Dit beleid kent uitvoeringsprogramma's, waarbij op dit moment het uitvoeringsprogramma 2006-2009 loopt. Voor enkele beleidsterreinen werden afzonderlijke budgetten gereserveerd, waaronder voor mobiliteitsmanagement. Concreet betekent dit dat de doelstellingen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving uit de RNM ook leidend zijn voor mobiliteitsmanagement, maar dat de aanpak is uitgewerkt in de zogenaamde Samenwerkingsagenda Mobiliteitsmanagement Haaglanden 2007-2010. Deze Samenwerkingsagenda kent 6 speerpunten:

1. Verbeteren overstappunten
2. Parkeren
3. Publiekscampagnes
4. Vervoermanagement in bedrijf
5. Reisinformatie en ICT
6. Kilometerbeprijzen

Ten aanzien van de genoemde speerpunten zijn een probleemstelling en doelen geformuleerd die worden gemonitord op voortgang en resultaat. De in dit convenant opgenomen projecten raken alle één of meerdere van deze speerpunten, want er zijn natuurlijk veel verbanden en onderlinge relaties. Alle overige investeringen, projecten en maatregelen die in de RNM zijn opgenomen worden derhalve bewust buiten dit convenant gehouden. Daarbij valt te denken aan maatregelen als Netwerk Randstadrail, Tramlijn 19, P&R voorzieningen, Fietsvoorzieningen, reisinformatie en het genoemde Trekvlietracé. Om een indicatie te geven van de investeringen die Haaglanden hier in doet is onderstaande begroting opgenomen.

Begroting uitgaven in Samenwerkingsagenda Mobiliteitsmanagement Haaglanden(2007-2010)

(miljoenen Euro's)

Speerpunt	t/m 2006	2007	2008	2009	2010	totaal
Verbeteren overstappunten						
- P&R***		0,6	0,6	0,6	0,6	2,4
- OV-fiets/fietsenstallingen ⁺	0,74	0,45	0,45	0,45	0,45	2,54
Parkeerbeleid		0,1	0,1	0,1	0,05	0,35
Publiekscampagnes		0,9	0,9	0,65		2,45*
Vervoermanagement in bedrijf	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,9
Reisinformatie en ICT	0,25	0,2	0,4	0,15	0,1	1,1**
Kilometerbeprijzen	0,01					0,01
Totaal	1,1	2,45	2,65	2,15	1,4	9,75

* OV campagne (3 x € 0,4 mio), Fietscampagne (3 x € 0,25 mio) + Paraplucampagne (2 x € 0,25 mio)

** Inclusief OV inwinning (€ 0,5 mio) en Evaluatie Haaglandenmobiel (€ 0,2 mio), de laatstgenoemde kosten zullen zo mogelijk gedeeld worden met de partners provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. De kosten van OV-DRIPS, geraamd op € 8 à 12 mio zijn niet opgenomen. Deze drukken in eerste instantie op het OV-budget.

*** Het bedrag van € 2,4 mio komt neer op een bijdrage van gemiddeld ca € 1350 per parkeerplaats (50% subsidie) en is verder bestemd voor studiekosten.

+ Bedragen gebaseerd op het beschikbare budget. Overblijvende middelen vallen terug in het Mobiliteitsfonds t.b.v. het oplossen van fietsknelpunten in het algemeen.

Met kennis van bovenstaande afbakening worden de volgende maatregelen genoemd in het kader van dit convenant.

Dit regionaal convenant is er in het bijzonder op gericht de bereikbaarheid via de as A12 – Utrechtse BaanBaan - Zuid-Hollandlaan - Koningskade – Raamweg te verbeteren. In het verleden zijn al verschillende maatregelen uitgevoerd die de doorstroming op de A12 verbeteren. Verder zijn er nog verschillende maatregelen gepland. Zo werken het Stadsgewest Haaglanden, Rijkswaterstaat Zuid-Holland en de Provincie Zuid-Holland in het kader van het project 'de A12 vernieuwd op weg' samen aan maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid via de A12. Daarnaast worden er binnenkort diverse maatregelen op/rondom de A12 uitgevoerd die gefinancierd zijn door het Rijk en de lagere overheden (o.a. quickwins Zuidvleugel). Op de middellange termijn (ca 2017) zal het Trekvliesstracé in gebruik kunnen worden genomen. Ook zal de bereikbaarheid via de Internationale Ring verbeterd worden. De volgende maatregelen zijn kort geleden uitgevoerd of staan gepland:

Infrastructuur

- Aanleg van plus(buffer)stroken langs de A4 tussen Leidschendam en het Prins Clausplein en langs de A12 tussen het Prins Clausplein en de afslag Voorburg (opengesteld in 2005);
- Extra rijstrook Zuid-Hollandlaan – Koningskade met afscheiding verkeer richting Dr. Kuypersstraat – Mauritskade (opengesteld in 2007);
- Aanleg Hubertustunnel (openstelling najaar 2008);
- Aansluiting Zoetermeer: Verruimen van de voorsorteer capaciteit op de N470 ter hoogte van de aansluiting met de A12 (2008/2009); (De N470 zelf is in 2008 volledig opengesteld)
- Aansluiting Zoetermeer-Centrum/A12: Aanleggen derde rijstrook Afrikaweg tussen Meerzichtlaan en A12 (ontvlechten verkeer richting Rokkeveen en verkeer richting A12) (2008/2009) ;
- Reconstructie aansluiting N209 – A12 (Bleiswijk) (openstelling eind 2009);
- Reconstructie aansluiting N219 – A12 (Waddinxveen/Moordrecht) (openstelling 2010);
- Plusstroken langs de A12 tussen Zoetermeer en Gouda (start najaar 2008, openstelling 2010);
- Dit jaar is een besluit genomen over opname van het Trekvliesstracé in de planstudietabel van het MIRT (openstelling verwacht 2017);
- Verkenning verbetering Internationale Ring Den Haag (A4 – N14 – Hubertustunnel – Johan de Wittlaan – Segbroeklaan – Sportlaan – Lozerlaan). Onlangs is een preverkenning uitgebracht.

Route-informatie autoverkeer (DRIPS)

- Informatie over reistijd tot de A12 op het hoofdwegennet in Zoetermeer (2004);
- Informatie over reistijd tussen A12 bij Nootdorp en N44 bij Bijhorst via route Utrechtsebaan-Benoordenhoutseweg en via route A4 – N14 (2006);
- Berm-drip's langs o.a. de Internationale Ring (o.a. N14-A4-Lozerlaan) met informatie over bereikbaarheid Den Haag Centrum via verschillende routes (2010);

Openbaar Vervoer

- RandstadRail (openstelling in 2007)
- Plaatsing van DRIS'en (dynamische reisinformatie) bij de belangrijkste haltes en stations van het openbaar vervoer, waaronder RandstadRail (2009)
- Aanleg keerlus tramlijn 9 met het oog op frequentieverhoging tussen Den Haag Centraal en Madurodam (openstelling verwacht in het voorjaar van 2009)
- Dynamische OV-informatie op Centrum-West (2009)

Fiets

- Hoogwaardige fietsroute langs het Malieveld (Koningskade). Het huidige fietspad wordt geschikt gemaakt voor 2-richtingsverkeer, waardoor oversteekbewegingen kunnen worden voorkomen (2009)
- Verbeteringen Fietsroute Gouda-Den Haag: betreft 13 projecten, waarvan 3 gerealiseerd waaronder de fietstunnels Hofpleinlijn en aansluiting A12-Nootdorp (t/m 2010)

Bijlage 4.3

Regionaal Programma reisinformatie en in Car

AANLEIDING

In car toepassingen staan nog in de kinderschoenen. Gebruik neemt toe, maar het zijn statische systemen. Dynamische informatie, informatie over parkeren, P&R en koppeling Drips ontbreekt nog

MAATREGELEN en ACTIES

Marktdialoog om te bekijken waarom ontwikkelingen niet zo snel gaan, inventarisatie knelpunten, op orde maken informatiehuishouding bij overheid en uiteindelijk een financiële prikkel voor het bedrijfsleven (uitvraag / subsidie o.i.d.).

VERWACHT EFFECT

Meer actuele informatie in car, koppeling met Drips, OV informatie
Meer gebruik van in car systemen (mogelijk neveneffect is dat minder wegkantgebonden systemen nodig zijn). Hierdoor een betere afwikkeling van het verkeer over alternatieve routes, andere tijden, andere modaliteiten.

PLANNING

Gesprek met de markt 21 augustus 2008, Afronding Projectplan ism Ministerie van Verkeer en Waterstaat 3^e 4^e kwartaal. Hierna go/no go en is verwachte bijdrage overheden inzichtelijk alsmede de vorm (PPS, aanbesteding, subsidie)

ORGANISATIE

Projectteam op landelijke schaal, projectleider voor Zuidvleugel. Het bedrijfsleven voert de uiteindelijke projecten uit!

FINANCIËN

Afhankelijk van de belemmeringen. Bijdrage van de overheden in natura (data). Verdere kosten zijn nog niet ingeschat mede vanwege de benodigde marktdialoog.

SAMENHANG

Met Spitsmijden achtige initiatieven. In car toepassingen kunnen als beloning aan de spitsmijders worden gegeven. In Spitsmijden 2a zit nu een proef met 300 in car GPS systemen

MARKETING

NVT

AANLEIDING

Kwalitatief slechte en onvoldoende fietsparkeervoorzieningen zorgen ervoor dat de geparkeerde fietsen sneller kapot gaan of de kans op diefstal vergroten. Hierdoor fietsen minder mensen naar hun werk, voor de boodschappen of naar school. Het verbeteren van de voorzieningen of zorgen voor voldoende plek biedt kansen om meer mensen te laten fietsen. Veel fietsverplaatsingen starten vanuit de woning, daarom is het van belang dat zowel op bij de herkomst al bestemming mensen hun fiets kunnen stallen/parkeren.

In de regio Haaglanden moet het fietsgebruik tot 2030 met 50% toenemen. Om dit te bereiken wordt ingezet op het verbeteren van de fietsparkeer- en/of stallingvoorzieningen.

MAATREGELEN en ACTIES

De overheid en bedrijven kunnen een aantal maatregelen treffen om het fietsgebruik te stimuleren. Mogelijke maatregelen zijn:

- Realiseren kwalitatief goede en voldoende fietsparkeer- en/of stallingsvoorzieningen bij het bedrijf voor de werknemers. (actie bedrijven)
- Realiseren van kwalitatief goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen bij OV-haltes (actie overheid – gemeenten, SGH, ProRail)
- Realiseren voldoende parkeer- en stallingsvoorzieningen bij de woning (actie gemeenten)

Bij het realiseren van fietsparkeervoorzieningen dient aandacht besteed te worden aan de eisen die gesteld worden vanuit de fietser anders heeft het realiseren van voorzieningen niet het gewenste effect. Denk hierbij aan eisen in het kader van loopafstanden en weersomstandigheden.

VERWACHT EFFECT

- Doordat de kans op fietsdiefstal en beschadiging met de aanleg van fietsparkeervoorzieningen verminderd, zullen mensen vaker gaan fiets.

PLANNING

Vanaf november 2008 kunnen gemeenten en bedrijven bij het Stadsgewest Haaglanden subsidie aanvragen voor het realiseren van fietsparkeervoorzieningen voor bedrijven, scholen, woningen en attractiepunten. Voor het realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij OV-haltes kan al eerder subsidie aangevraagd worden. In principe is de looptijd van de subsidieregeling tot 2012 met mogelijke verlenging voor nog eens 4 jaar.

ORGANISATIE

Het initiatief om meer fietsvoorzieningen komt voor rekening van de gemeente of het bedrijf. Subsidie kan aangevraagd worden bij het Stadsgewest Haaglanden. Realisatie, beheer en onderhoud e.d. is in handen van de beheerder.

FINANCIËN

Jaarlijks stelt het Stadsgewest Haaglanden € 500.000,-- beschikbaar voor de realisatie van fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast is er tot 2010 nog geld gereserveerd voor fietsparkeervoorzieningen op mobiliteitsknooppunten en de OV-Fiets.

SAMENHANG

Het realiseren van fietsparkeervoorzieningen alleen is niet genoeg. Naast de realisatie van voorzieningen dient extra aandacht besteed te worden aan de mogelijkheid hiervoor. Het bedrijf kan bijvoorbeeld tegelijkertijd een fietsvergoeding (belasting technisch aantrekkelijk), meedoen aan de fietsactie e.d. om het fietsgebruik dan ook daadwerkelijk te stimuleren.

MARKETING

Marketing is erg belangrijk in dit kader. Sluit daarom aan bij promotieacties e.d. om daadwerkelijk het fietsgebruik te stimuleren (o.a. Tijdreizen campagne en de actie Op de fiets werkt beter”).

Fasering en samenhang maatregelen en projecten

In onderstaande figuur wordt –op hoofdlijnen- de planning en fasering van de verschillende maatregelen en projecten weergegeven. Ter toelichting daarop het volgende.

(1)

De acties bij werkgevers zijn doorlopend ingetekend. Enerzijds omdat steeds nieuwe bedrijven zullen toetreden en anderzijds omdat de al deelnemende werkgevers altijd de mogelijkheid hebben om nieuwe aanvullende maatregelen in te voeren.

(2)

Ten aanzien van de gebiedsgerichte aanpak wordt gestart met de Koningskade-Raamweg, maar de verwachting is dat dit spoedig navolging zal krijgen in andere delen van Haaglanden. Genoemd zijn twee andere stationsgebieden en de Binckhorst, maar recent zijn ook contacten gelegd met enkele bedrijvenparken.

(3)

Bij de innovatieve projecten is met name de afstemming (zowel in organisatie als communicatie) tussen Spitsmijden 2a, 2d en KM sparen Utrechtse Baan van belang. Hierover kan het volgende worden gesteld:

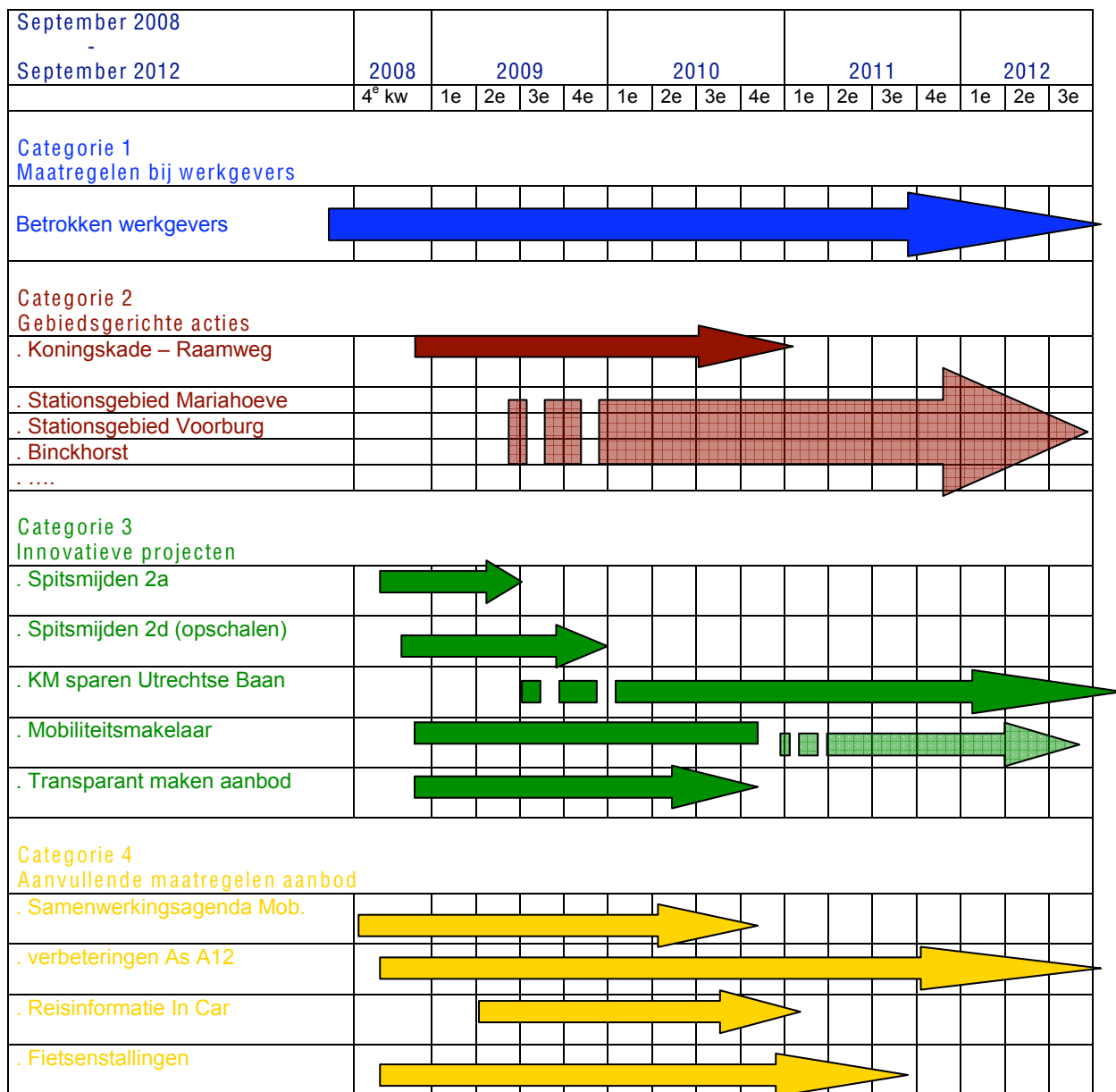
- in de eerste plaats is de aard van de drie projecten anders. Spitsmijden 2a is een wetenschappelijke proef die loopt tot en met juni 2009. Spitsmijden 2d is nadrukkelijk ook een wetenschappelijke proef, maar de beoogde opschaling is direct gekoppeld aan de wegwerkzaamheden die plaatsvinden aan de A12 tot en met eind 2009. Het project KM-sparen is een grootschalig en langdurig bereikbaarheidsinitiatief gericht op de Utrechtse Baan met medewerking van grote bedrijven uit Den Haag;
- In de tweede plaats zullen de verschillende initiatieven deels volg tijdelijk worden uitgevoerd. Spitsmijden 2a loopt van september 2008 tot en met juni 2009. Spitsmijden 2d start met de werkzaamheden aan de A12 en loopt door tot en met uiterlijk 31 december 2009. En de uitvoering van het project KM-sparen start in januari 2010 of zoveel eerder als mogelijk;
- Voor alle drie de projecten worden aparte uitvoeringsovereenkomsten of –convenanten opgesteld. Waar nodig zal –zeker in de communicatie- afstemming plaatsvinden.

(4)

Ten aanzien van de overige projecten:

- De mobiliteitsmakelaar is gedurende de gehele looptijd van belang waarbij de wijze van inbedding in de loop van het traject kan veranderen. Dit verklaart de 'knip' in de pijl;
- Het transparant maken van het aanbod krijgt vorm in de eerste twee jaar. Daarna is het zaak aan de markt om hier actief mee verder te gaan;
- De aanvullende maatregelen zijn vooral voorwaardenscheppend en mede gebaseerd op lopende en beleidsafspraken.

Fasering Bereikbaar Haaglanden



Kosten en financieringsoverzicht Maatregelenpakket Haaglanden

Kosten en financieringsoverzicht regionaal convenant Mobiliteitsmanagement Haaglanden (bedragen in Euro's en exclusief BTW)						
Categorie	Totale kosten	Financiering				opmerkingen
		werkgevers	Overheid	ABvM	Overig	
1. Acties Werkgevers						
Werkgevers a t/m z	PM	100%	PM	-	PM	Financiering in principe bij werkgevers, tenzij ook deelname in projecten
Georganiseerd Bedrijfsleven	PM	100%	PM	-	PM	Vooraf in uren en communicatiemiddelen
2. Gebiedsgericht						
. Raamweg	6.000.000	PM	1.500.000	4.500.000	PM	Bijdrage overheid heeft betrekking op infra. Daarnaast OV-gebruik stimuleren.
. Overige gebieden	PM	PM	PM	PM		
3. Innovatieve projecten						
. Mobiliteitsmakelaar	500.000	65.000	60.000	375.000		
. Spitsmijden 2d	2.250.000	-	-	-	2.250.000	In principe via consortium
. KM sparen Utrechtse Baan	14.900.000	3.725.000		11.175.000		Voor 3 jaar
. Transparant aanbod	150.000	40000		110.000		
4. Aanbodzijde						
. Tjdreizen	200.000		50.000	150.000		
. reisinfor en in car	PM		PM	5.000.000		Niveau Zuidvleugel
. fietsstallingen	1.000.000		500.000	-	-	'regeling'
5. Organisatie	PM					Uitgangspunt is lean & mean
6. Aanvullende verbeteringen aanbod						
Basis: samenwerkingsagenda mobiliteitsmanagement	4.000.000		4.000.000	-		Betreft alleen de kosten voor de jaren 2009 en 2010. Samenwerkingsagenda is 2007-2010
Verbeteringen OV				-		
Verbeteringen Infrastructuur				-		
Totalen						