

2020

Transumo A15 project

VAN

MAASVLAKTE

NAAR

ACHTERLAND

Duurzaam vervoer als uitdaging

Van Maasvlakte naar Achterland

Duurzaam vervoer als uitdaging

Voorwoord

Het begrip duurzame mobiliteit staat momenteel sterk in de belangstelling. Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte zal het vervoer rond Rotterdam de komende jaren sterk groeien, met zowel positieve als negatieve gevolgen. Hier ligt een grote uitdaging. Binnen het project Transumo A 15, dat in de zomer van 2006 van start is gegaan, is sprake van een unieke samenwerking tussen ruim 30 partijen (bedrijfsleven, overheid, kennisinstellingen, etc.). Deze samenwerking richt zich op het ontwikkelen van maatregelenpakketten om de haven en het achterland optimaal bereikbaar te houden, waarbij een uiterste inspanning wordt geleverd om de belasting van de leefomgeving tot een minimum te beperken. De aanpak is innovatief en duurzaam, waarbij wordt

gezocht naar harmonie tussen economische en ruimtelijke ambities (profit), milieukwaliteit (planet) en de kwaliteit van de leefomgeving (people). Er zijn inmiddels goede resultaten behaald en de ontwikkelde werkwijze in het project werkt. In het verlengde hiervan liggen mogelijkheden om meer resultaten te bereiken. Deze brochure geeft een uitgebreid inzicht in de ambities, de werkwijze, de resultaten en de bredere context van het project. Het doel van deze brochure is om zowel een begrijpelijk inzicht te bieden aan de geïnteresseerde lezer, als meer diepgaande informatie voor personen die bij het project of de thematiek zijn betrokken.

Dr. Harry Geerlings
Projectleider (Erasmus Universiteit Rotterdam)

Inhoudsopgave

- 04 Het Transumo A15 project
- 05 Doel
- 06 Focus
- 07 Stand van zaken
- 10 Unieke werkwijze
- 12 Het eerste oplossingspakket: 'Modern Klassiek'
- 14 De effecten van het maatregelenpakket 'Modern Klassiek'
- 17 Duurzaam vervoer daagt uit!
- 18 Het Transumo A15 project en Transumo
- 20 Het consortium
- 22 Colofon



Tweede Maasvlakte: een nieuw haven- en industriegebied van maximaal 1000 ha



Het Transumo A15 project

04

De bereikbaarheid van de Mainport Rotterdam is van groot belang voor de regionale en nationale economie. Een belangrijk deel van het goederen- en personenverkeer van en naar het havengebied wordt via de snelweg A15 afgehandeld. Dit is de centrale as door het havengebied. De binnenvaart, spoorvervoer en vervoer per pijpleiding spelen eveneens een belangrijke rol. De capaciteit van de snelweg is bijna dagelijks al ontoereikend om aan de grote vraag te voldoen wat congestie tot gevolg heeft. Door de groei van de goederen- en personenstromen, mede door de uitbreiding van de Rotterdamse haven met de Tweede Maasvlakte, zal de bereikbaarheid van het havengebied verder onder druk komen te staan.

Om de congestieproblematiek aan te pakken wordt er 1,3 miljard euro geïnvesteerd in de verbetering van de A15. Ondanks de maatregelen die genomen worden, is de verwachting dat de capaciteit van deze snelweg in de toekomst weer tegen zijn grenzen aan loopt. Op dit moment is de luchtverontreiniging in de regio Rijnmond al een punt van zorg. Door de toename van het verkeer worden problemen met de luchtkwaliteit, geluidsbelasting en externe veiligheid verwacht. Als gevolg hiervan zal de leefbaarheid in de woongebieden nabij de A15 nog verder onder druk komen te staan.

Gezien de ernst van de te verwachte verkeerskundige en maatschappelijke problemen zijn stakeholders in het Rotterdamse havengebied, zoals het Havenbedrijf, bedrijven in de regio, overheden, belangenorganisaties en kennisinstellingen, van mening dat er op termijn verdergaande maatregelen noodzakelijk zijn. Naast de maatregelen die zich richten op het wegvervoer zijn er wellicht ook andere, meer innovatieve maatregelen nodig.

Binnen het Transumo A15 project werken ruim dertig private partijen, overheden, maatschappelijke organisaties, brancheorganisaties en kennisinstellingen uit de regio gezamenlijk in een consortium aan innovatieve oplossingsrichtingen. De betrokkenen kijken naar een breed scala aan mogelijke maatregelen. Zij richten zich hierbij op het ontwikkelen van integrale en duurzame oplossingen voor de verbetering van de bereikbaarheid, kwetsbaarheid, milieukwaliteit en veiligheid. Het ontwikkelen en de uiteindelijke implementatie van deze oplossingen ten behoeve van het goederenvervoer en het (havengebonden) personenvervoer vereist een transitie die niet eenvoudig te realiseren is. Voor de hele corridor van de Maasvlakte naar het Achterland is duurzaam vervoer de grote uitdaging voor de toekomst!

Doel



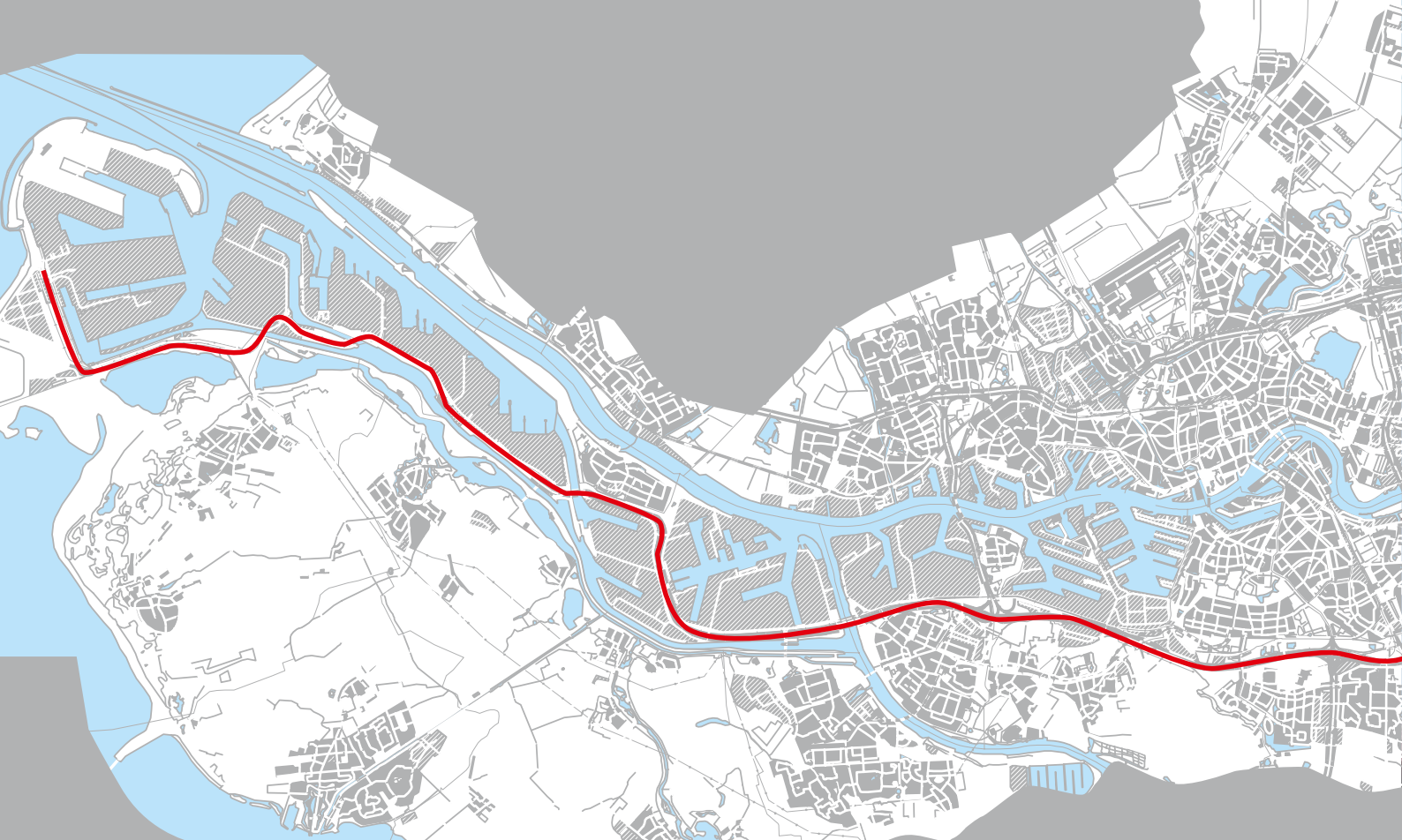
05

Het doel van het Transumo A15 project is om te komen tot een geïntegreerde benadering van oplossingen voor de problemen die zich vanaf de periode 2020 tot 2033 aandienen. Dit zijn problemen op het gebied van bereikbaarheid, kwetsbaarheid, milieukwaliteit en veiligheid als gevolg van het sterk groeiende goederenvervoer naar het achterland en het (havengebonden) personenvervoer over de weg. Het ontwikkelen van goed onderbouwde, innovatieve en duurzame oplossingsrichtingen en het realiseren van nieuwe, op transitie gerichte samenwerking tussen de verschillende partijen moeten deze doelstelling helpen te bewerkstelligen.

Het project levert de volgende concrete resultaten op:

- breed gedragen oplossingsrichtingen;
- gericht op een transportefficiënte en bloeiende haven;
- waarbij een dynamische economie wordt gefaciliteerd binnen duidelijke duurzaamheidrandvoorwaarden.





Focus

Stand van zaken

06

07

Het project kent een duidelijke afbakening. De focus laat zich als volgt kenschetsen:

- Er wordt een integrale aanpak nagestreefd
- Focus ligt op de Stadsregio Rotterdam (bestaande uit achttien gemeenten) – het gebied rond de A15 van en naar Rotterdam
- Focus op alle modaliteiten met een nadruk op het wegvervoer vanwege de meer directe hinder
- Oplossingen voor de lange termijn: 2020-2033 met een doorkijk naar 2050 als daar een reden voor is
- Kennis vergroten en kennis verspreiden
- Maatschappelijke urgentie en wetenschappelijke uitdaging
- Nastreven technisch – logistieke en bestuurlijk – procesmatige oplossingsrichtingen
- Nieuwe sturingsconcepten en vormen van samenwerking
- Eigen belangen en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen bijeenbrengen en een gezamenlijke ‘sense of urgency’ formuleren.



Een belangrijk onderdeel van het Transumo A15 project is het in kaart brengen van de problemen die zich (gaan) manifesteren in het Rijnmondgebied in de periode 2020 tot 2033. Twee ontwikkelingen zijn vooral van belang: enerzijds de te verwachte capaciteitsproblemen van de A15 en de kwetsbaarheid van deze snelweg als gevolg van verdergaande verkeersgroei, anderzijds de bedreigde milieukwaliteit en veiligheid in het gebied vooral als gevolg van het vele wegverkeer. In het samenbrengen van deze (soms tegengestelde) belangen ligt een grote uitdaging.

De verwachting is dat de hoeveelheid goederen die in de haven wordt overgeslagen in de periode tot 2020 en 2033 hard zal groeien, mede door de ingebruikname van de Tweede Maasvlakte (deels in gebruik in 2020, volledig in gebruik in 2033). Vooral de overslag van containers neemt sterk toe. Ook voor de (petro-) chemische industrie, nieuwe industriële ontwikkelingen en distributiesector is meer fysieke ruimte en capaciteit nodig om de goederen- en personenstromen af te handelen. Er zijn al diverse bottlenecks op de snelweg A15. Zo staan op de Botlekcorridor bij de knooppunten Vaanplein en Beneluxplein en op de N57 bijna elke werkdag files, is er veelvuldig onderhoud en zijn er regelmatig ongevallen. Rijkswaterstaat heeft als

wegbeheerder forse capaciteitsuitbreidingen voor de A15 gepland in de periode 2009 tot 2015 om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. Het gedeelte Beneluxplein-Vaanplein op het traject A15 Maasvlakte-Vaanplein wordt uitgebreid, inclusief het ombouwen van het Vaanplein en het Beneluxplein. Daarnaast wordt een nieuwe Botlekbrug gebouwd. Ondanks de geplande capaciteitsuitbreidingen van de A15 en allerlei maatregelen om de doorstroming te verbeteren, zoals het ‘ontvlechten’ van doorgaand en bestemmingsverkeer, zal de capaciteit van de A15 in de toekomst weer tegen zijn grenzen aan lopen terwijl de groei van het verkeer doorzet. Dit geldt ook voor de capaciteit van de Betuwelijn. Voor de binnenvaart is de vervoerscapaciteit wel voor handen, maar hier blijven de laad- en losfaciliteiten achter. Deze infrastructuur is in het gebied sterk gebundeld. Er is één duidelijke infrastructuurcorridor: de A15, de Havenspoorlijn, het Hartelkanaal en het pijpleidingentracé. Dit maakt het gebied kwetsbaar.

In het Rijnmondgebied is een groot scala aan bedrijven gevestigd, waaronder chemische industrie, raffinaderijen en op- en overslagbedrijven. Door deze concentratie van bedrijvigheid zijn vrijwel alle vormen van milieubelasting aanwezig. De normen zoals vastgesteld in de Richtlijn



A15
filevrij

+

NO₂
PM₁₀

2020
2033
2050

- Rozenburg
- Hoogvliet
- Albrandswaard
- Barendrecht
- IJsselmonde

Luchtkwaliteit worden al overschreden. Het is lastig om hier verandering in te brengen. De geluidsbelasting als gevolg van verkeer (weg, binnenvaart en spoor) bedreigen de kwaliteit van de leefomgeving. Dit speelt met name 's nachts een rol. Door de omvang van het verkeer is verkeersveiligheid op de wegen in het gebied minder goed dan in andere delen van Nederland. Daarnaast worden veel gevaarlijke stoffen over de A15 vervoerd. Deze problemen beïnvloeden niet alleen de leefkwaliteit. Recente uitspraken van de Raad van State maken duidelijk dat normoverschrijding in veel gevallen leidt tot een vernietiging van plannen voor woningbouw of uitbreiding van bedrijven. Dit kan een aanzienlijk beslag leggen op de schaarse gebruiksruimte.

Gezien genoemde ontwikkelingen is in dit project een referentiesituatie voor 2020 vastgesteld waarin aannames en verwachtingen over de toekomst zijn meegenomen. Voorbeelden hiervan zijn de groei van de verkeersstromen en de geplande uitbreiding van de capaciteit. In het kader van de aanleg van de Tweede Maasvlakte is een omvangrijke milieueffectrapportage (MER) uitgevoerd om de toekomstige effecten van de haven-uitbreiding op de ruimtelijke omgeving in kaart te brengen. In dit project wordt de situatie die is berekend voor het basisscenario van de milieueffectrapportage

in combinatie met het voorkeursalternatief 2020 als uitgangspunt genomen. Hierin zijn aannames gedaan over bepaalde milieueffecten en over de bestemmingen van de terreinen van de Tweede Maasvlakte voor verschillende bedrijfssectoren (zoals chemische industrie en containeronderslag). Bovendien zijn in de rapportage maatregelen meegenomen om de effecten binnen de milieurandvoorwaarden te krijgen. Dit zijn alleen maatregelen waarvan zeker is dat de betrokken partijen bereid zijn deze uit te voeren. Het gaat hierbij vooral om maatregelen op het vlak van de luchtkwaliteit.

VERWACHTINGEN

Op basis van modelsimulaties zijn verwachtingen voor de toekomstige situatie in 2020 opgesteld wanneer de Tweede Maasvlakte gedeeltelijk in gebruik is. De verwachting is dat in de referentiesituatie vooral de huidige problemen ten aanzien van bereikbaarheid (capaciteitsgebrek op verschillende wegvakken) in gelijke of zelfs sterkere mate spelen dan in de huidige situatie. In de referentiesituatie worden geen knelpunten ten aanzien van de geluidkwaliteit voor wegverkeer verwacht. Aangenomen wordt dat de geluidsemissies zullen afnemen door het gebruik van stillere motoren, stillere banden en ander asfalt op de wegen, maar dit

geldt niet voor andere modaliteiten zoals de binnenvaart. Tevens wordt een aantal knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit verwacht zoals overschrijding van de grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂). De luchtvervuiling door NO₂ kan worden verbeterd door vermindering en het schoner maken van het wegverkeer. Voor fijn stof (PM₁₀) geldt dat ook in de toekomst overschrijdingen van het maximaal toelaatbare daggemiddelde verwacht worden, maar dat er weinig problemen zijn die in verband kunnen worden gebracht met het wegverkeer. Hiervoor geldt wel dat er andere bronnen voor luchtverontreiniging zijn.

Voor externe veiligheid en geluid zijn er eveneens aandachtspunten. Bij de externe veiligheid wordt gekeken naar plaatsgebonden risico's en groepsrisico's. Als deze risico's de normen overschrijden, kan dit gevolgen hebben voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In 2020 groeit de risicocontour en geldt dat het groepsrisico toeneemt. Het aantal voertuigen met gevaarlijke stoffen op de A15 zal groeien door de komst van de Tweede Maasvlakte, maar daartegenover staat de verwachte toepassing van coating van tankwagens en dynamische rijsnelheden. Daarom is in 2020 nog geen sprake van een knelpunt. De externe veiligheid is niet eenvoudig te verbeteren aangezien er geen

grote wijzigingen plaatsvinden in de vervoersstroom voor gevaarlijke stoffen. Een gewijzigde modal shift en een nieuwe westelijke oeververbinding hebben mogelijk een positief effect. Met het oog op eventuele gezondheidseffecten en mogelijkheden van risico- en rampenbestrijding moet speciale aandacht uitgaan naar gebieden waar bevolking dicht langs de A15 woont. Kortom, er is alle reden om te onderzoeken welke duurzame oplossingsrichtingen de problemen op de langere termijn kunnen ondervangen, en dat is wat in het Transumo A15 project centraal staat.

A15
filevrij

BEREIKBAARHEID

KWETSBAARHEID

+

EXTERNE VEILIGHEID

NO₂
PM₁₀

LUCHTVERVUILING

GELUIDSHINDER

2020
2033
2050

ONVOORZIEN TOEKOMST

De werkwijze: een unieke aanpak

SAMENSTELLEN OPLOSSINGSPAKKETTEN

De oplossingsrichtingen bevatten verschillende maatregelen op het vlak van:

- Beleid
- Technologie
- Ruimte

MODELBEREKENING

Modelberekeningen worden uitgevoerd en de resultaten worden gevisualiseerd in GIS.

INITIËREN TRANSITIEPROCES

Er wordt een bijdrage geleverd aan een transitie naar duurzame mobiliteit. Hiertoe worden transitiepaden verkend, tussendoelen geformuleerd en later geëvalueerd.

Unieke werkwijze

Beheer, opslag en beschikbaar stellen van data en resultaten (kennismanagement)

Visies stakeholders op problemen, oplossingen en resultaten

Vaststellen referentiescenario

Vaststellen alternatieve, innovatieve maatregelenpakketten

Bepalen vervoersvraag

Bepalen verkeersintensiteiten

Bepalen milieueffecten

Visualisatie resultaten in GIS

Communiceren van de resultaten

Het Transumo A15 project, met een looptijd tot eind 2008, heeft een grote ambitie. De uitdaging binnen het project schuilt in het bedenken van oplossingspakketten die recht doen aan de onzekerheid rond de aard en omvang van de (toekomstige) problemen en de verscheidenheid aan betrokken actoren en hun belangen. Daarnaast moeten de oplossingspakketten aansluiten bij al bestaande beleids- en uitvoeringsplannen en de gefragmenteerde besluit- en beleidsvorming in het gebied. De drie pijlers 'Samenstellen oplossingspakketten', 'Modelontwikkeling' en 'Initiëren transitieproces' ondersteunen de realisatie hiervan.

Voordat gestart is met het ontwikkelen van de oplossingspakketten, is een uitgebreide probleem-analyse uitgevoerd. Een belangrijk onderdeel hiervan was de inventarisatie van de probleempercepties van de stakeholders. Hiertoe zijn interviews en twee workshops gehouden en zijn er koppelingen gelegd met gerelateerde projecten. Een gedeelde probleem-analyse door alle betrokken partijen en eenzelfde 'sense of urgency' is belangrijk voor het slagen van dit project.

SAMENSTELLEN OPLOSSINGSPAKKETTEN

In dit project wordt een proces doorlopen dat uit drie ronden van elk een half jaar bestaat. In elke ronde wordt een ander oplossingspakket ontwikkeld en uitgewerkt dat voortbouwt op het vorige oplossingspakket. De eerste ronde (de eerste helft van 2007) stond in het teken van 'optimale bereikbaarheid binnen duurzaamheidsrandvoorwaarden'. In een werkconferentie inventariseerden de projectdeelnemers maatregelen om problemen die na 2020 worden verwacht aan te pakken. Hierbij werd van een longlist, via een shortlist, naar een hotlist toegewerkt. De tweede ronde (de tweede helft van 2007) richt zich op 'innovatie'. In de derde ronde moet een breed gedragen toekomstvisie centraal staan waarbij integratie en implementatie de leidende principes zijn. Deze maatregelen moeten een bijdrage leveren aan een transitie naar duurzame mobiliteit.

De oplossingspakketten bestaan uit praktische en innovatieve oplossingen waarvoor draagvlak moet worden gecreëerd onder de betrokken partijen. Bovendien is meer inzicht nodig in de effecten en haalbaarheid van oplossingen. Dit inzicht kan het draagvlak voor de noodzakelijke transitie en besluitvorming vergroten.

MODELBEREKENING

Om de effecten van de maatregelen in een oplossingspakket vast te stellen, is een referentiesituatie (nulsituatie) bepaald. Deze referentiesituatie, zoals beschreven in de milieueffectrapportage, is eerder besproken en geeft de input voor het bepalen van de oplossingspakketten. Een oplossingspakket wordt vervolgens aan de referentiesituatie toegevoegd om de bereikbaarheid, kwetsbaarheid, milieukwaliteit en veiligheid zoals beschreven in de referentiesituatie, te verbeteren. Met behulp van modellen worden de verkeerseffecten en effecten op het gebied van milieu en leefbaarheid van de oplossingspakketten bepaald en vergeleken met de referentiesituatie. Met behulp van GIS (Geografisch Informatie Systeem)-beelden worden de verschillen ten opzichte van de referentiesituatie gevisualiseerd.

Hierboven is het samenstellen van de oplossingspakketten en de modelontwikkeling schematisch weergegeven. In iedere stap van het traject voeren verschillende partners de regie. De bijdragen van alle partners en deelnemers van het project worden samengevoegd en ingepast in het totale proces.

INITIËREN TRANSITIEPROCES

Het Transumo A15 project richt zich onder leiding van de Erasmus Universiteit Rotterdam en TNO ook op het initiëren van het transitieproces. Zoals gezegd werken private partijen, brancheorganisaties, maatschappelijke organisaties, overheden, kennisinstellingen en burgers samen binnen dit project. De bijzondere samenstelling van het consortium, het gedeelde probleembesef en het proces van actieve participatie binnen het project met een unieke omgeving, kan al als een transitie op zich worden opgevat aangezien alle partijen hun eigen kennis en ervaring inbrengen. Daarnaast wordt het proces verrijkt door de inbreng van transitiemanagement en innovatief procesmanagement. Kennisdisseminatie via de website, via rapporten en in workshops speelt een belangrijke rol. Het doel van de workshops is kennis uitwisselen en het creëren van draagvlak voor logistieke en technologische innovaties enerzijds en voor procesaanpak en -ontwerp anderzijds.



23 tot 25 procent reductie in aantal verkeersbewegingen haalbaar

Het eerste oplossingspakket: 'Modern Klassiek'

12

1. Westelijke oeververbinding – bijvoorbeeld de Oranjetunnel (of -brug) als nieuwe oeververbinding
2. Innovatief personenvervoer ('alles uit de kast') – een samenhangend pakket maatregelen met inbegrip van een transferium, beloningssystemen, nieuwe busconcepten etc.
3. Aparte rijstroken – gecombineerd met mobiliteits- en ketenregie, beloningssystemen, gebruik schone motoren en groene golf/avg-concepten.
4. Nachtdistributie – gecombineerd met belonen, inzet stille vrachtauto's en ketenregie.
5. Innovatieve modal shift ('alles uit de kast') – in combinatie met concepten als containertransferia.

In de eerste ronde zijn oplossingsrichtingen ontwikkeld die zich met name richten op een optimale bereikbaarheid. Het maatregelenpakket bestaat uit een combinatie van bekende maatregelen in moderne varianten en heet daarom 'Modern Klassiek'. Het is tot stand gekomen na een uitgebreide inventarisatie van maatregelen, aangedragen door de projectdeelnemers. Zo zijn er interviews gehouden met bedrijven en is er in verschillende sessies gebrainstormd.



Deze aanpak was praktisch ingestoken en gericht op het creëren van draagvlak bij betrokkenen. De projectdeelnemers hebben tijdens een conferentie een eerste selectie van kansrijke en interessante maatregelen gemaakt. Deze werkconferentie heeft geresulteerd in een 'hotlist' die de deelnemers als veelbelovend en innovatief beoordeelden en die voldoende draagvlak kan genereren. De lijst met maatregelen is vervolgens verder uitgewerkt in het eerste oplossingspakket van vijf maatregelen. De effecten van dit pakket blijken veelbelovend.

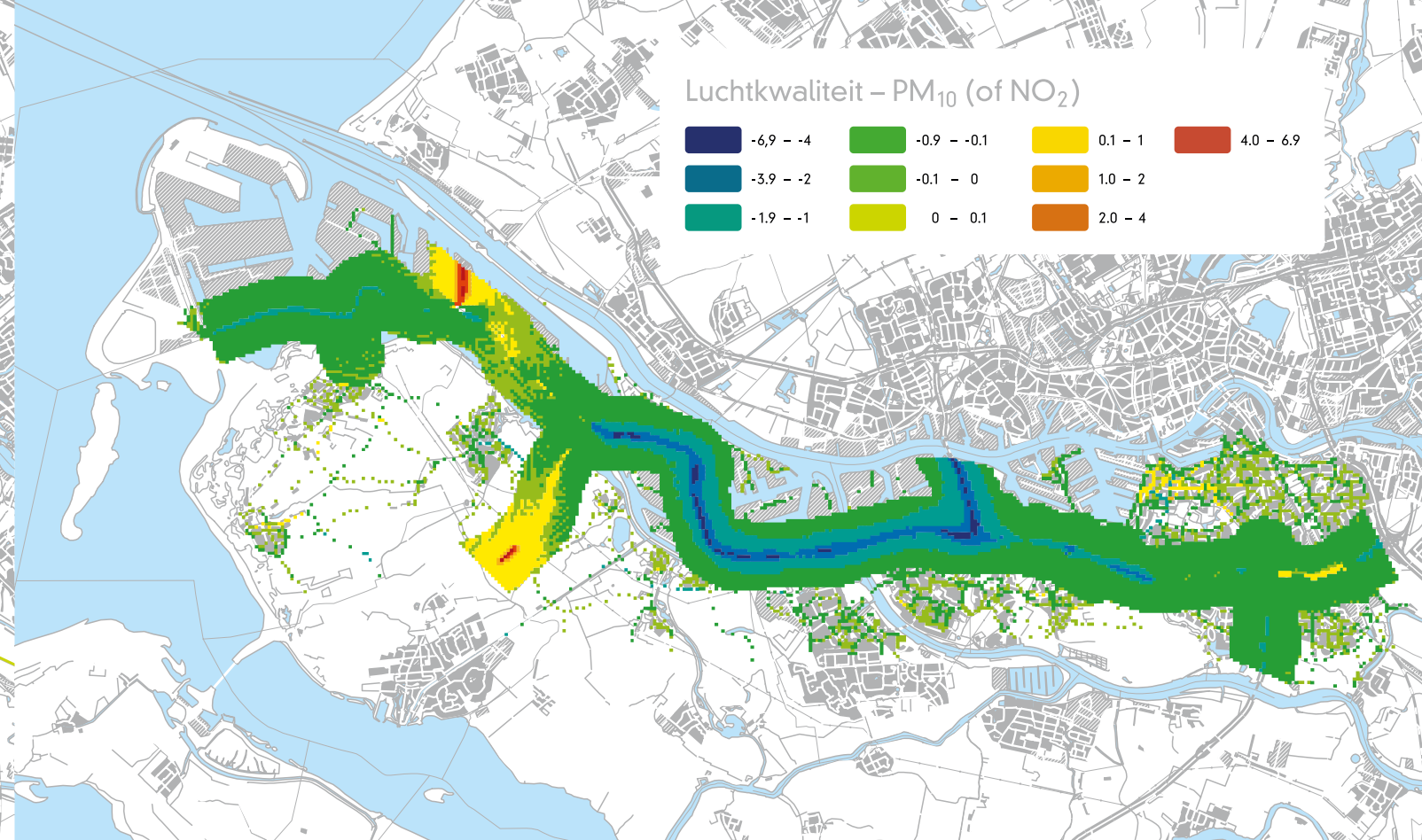
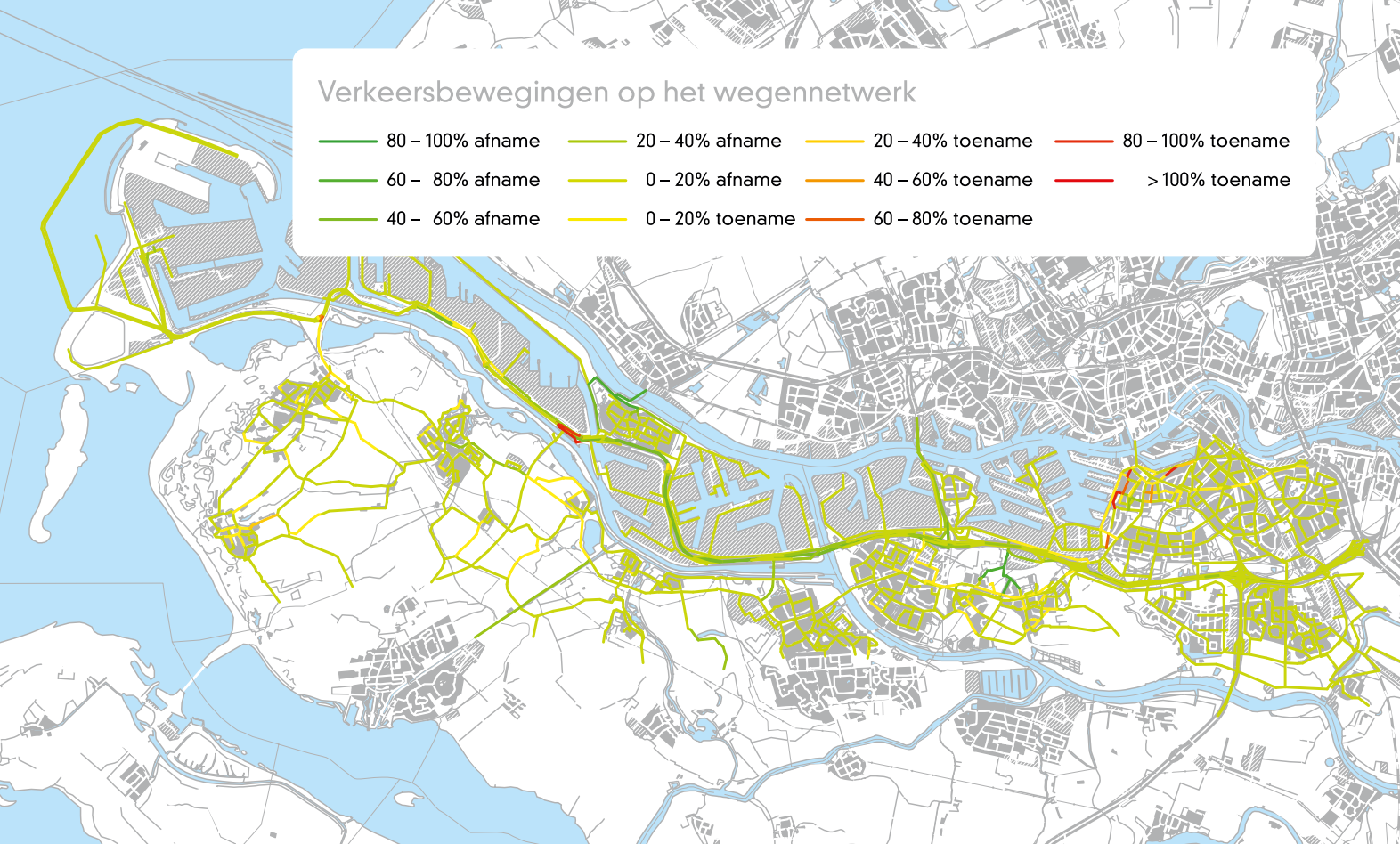
De effecten van het eerste maatregelenpakket zijn uitgewerkt op basis van expert 'judgements' en een literatuurstudie. Vervolgens is op basis van modelberekeningen inzicht verkregen in de effecten op de bereikbaarheid in termen van het aantal verkeersbewegingen op het wegennetwerk. Daarnaast zijn de effecten op de milieukwaliteit in termen van stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) en de leefkwaliteit in termen van externe veiligheid en de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer, railverkeer en scheepvaartverkeer, bepaald. Het gecombineerde effect van deze maatregelen is een afname van 23 tot 25 procent in het aantal verkeersbewegingen en een lokaal significante

afname van de emissie van NO_2 en PM_{10} . De externe veiligheid verbetert minimaal, terwijl het wegverkeerslawaai plaatselijk verslechtert ten opzichte van de referentiesituatie. Deze modelresultaten zijn vervolgens vertaald in GIS-beelden.

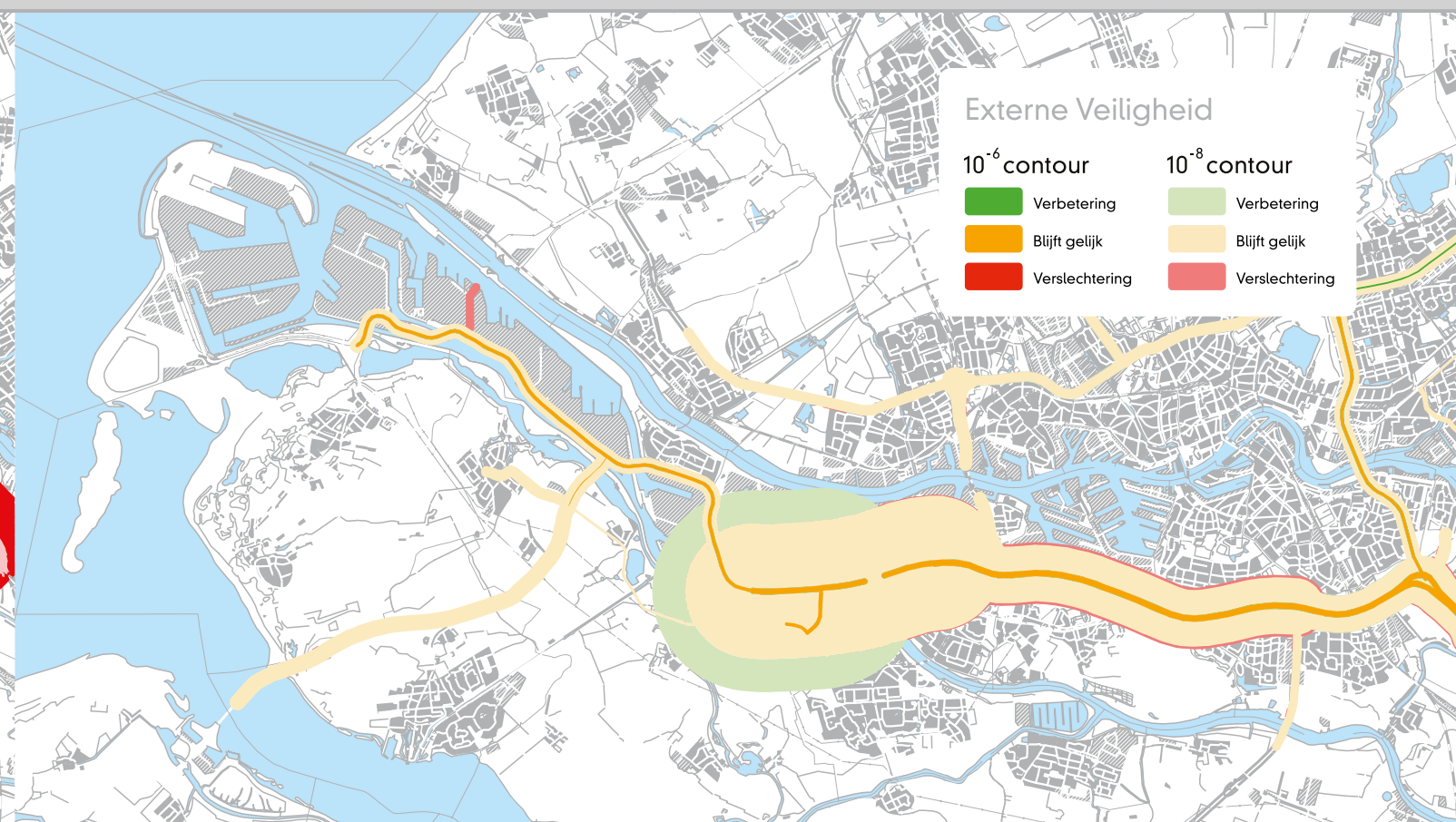
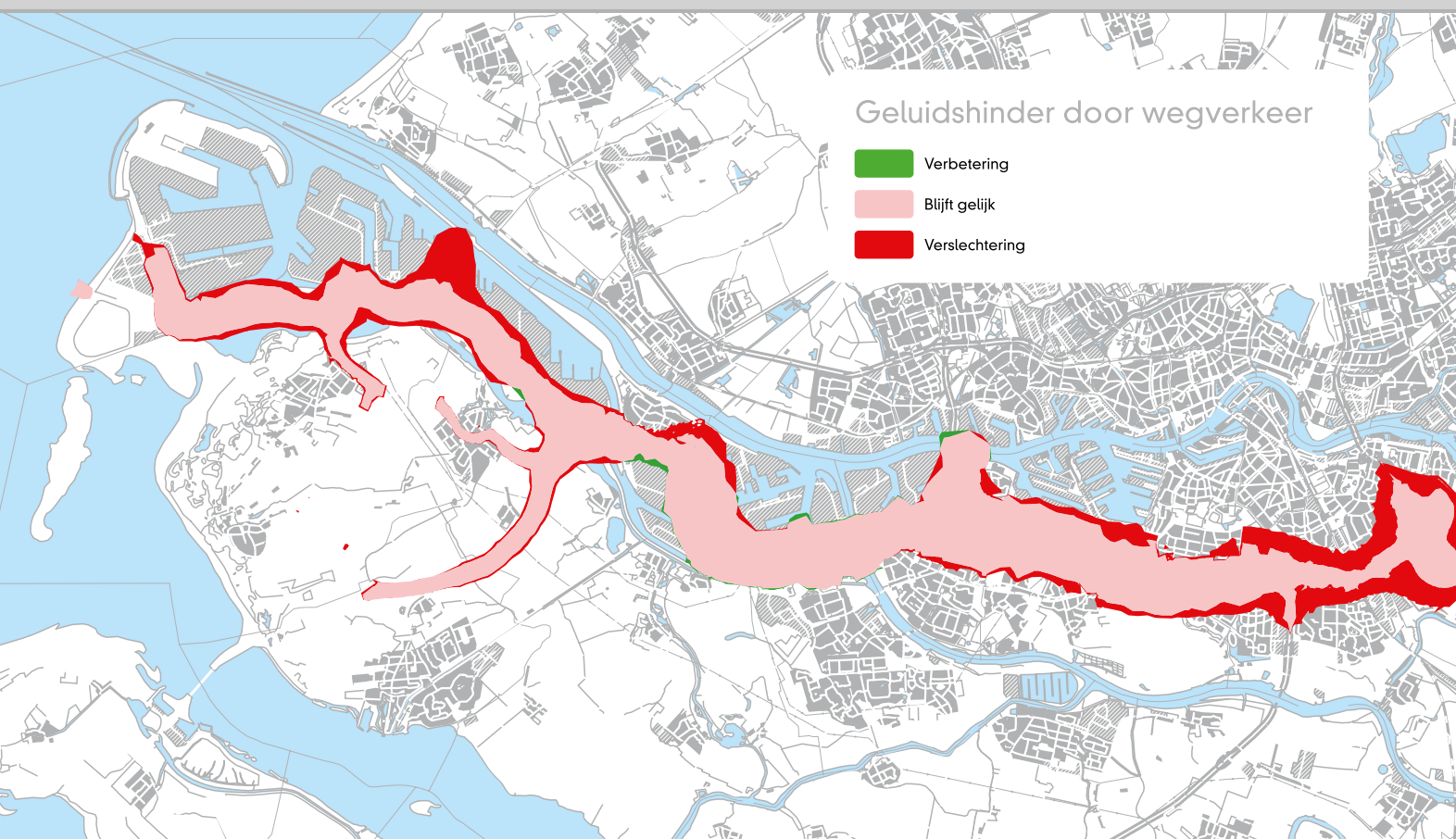
Met andere woorden: de gekozen methodologie werkt en het is voor het eerst dat met een uitgebreid consortium als in dit project, gezamenlijk naar breed gedragen oplossingsrichtingen wordt gezocht. Gelijktijdig is na de eerste ervaringen duidelijk dat er vooral klassieke oplossingen zijn ontwikkeld. Daarom wordt er een appel gedaan op een ieders innovativiteit en creativiteit. Een passende illustratie van de subtitel van dit project 'duurzaam vervoer als uitdaging' kan niet worden gevonden.

De resultaten worden vertaald in GIS-beelden. Op de volgende pagina wordt een impressie gegeven hoe de resultaten van het eerste pakket worden gepresenteerd.

13



De effecten van het maatregelenpakket 'Modern Klassiek'



De toekomst kan ontworpen worden



16



Duurzaam vervoer daagt uit!

17



Het begrip duurzaam vervoer kent veel dimensies en wordt veelal vertaald in de zogenaamde 'triple-P' benadering. Daarmee wordt benadrukt dat duurzaam vervoer bestaat uit een balans tussen sociaal-economische ('people'), ecologische ('planet') en economische ('profit') aspecten. Het moge uit de voorgaande beschrijvingen duidelijk zijn geworden dat deze drie dimensies niet los van elkaar gezien kunnen/mogen worden. Congestie leidt bijvoorbeeld tot ergernis (people), kosten (profit) en uitstoot van vervuilende stoffen (planet). Klassieke maatregelen zoals 'meer asfalt' vergroten weliswaar de capaciteit van de weg, maar hebben vaak onbedoelde neveneffecten op het niveau van 'people' (bijvoorbeeld veiligheid) en 'planet' (meer luchtvervuiling). Met andere woorden, de uitdaging voor een duurzaam mobiliteitssysteem schuilt in het vinden van een balans tussen de drie P's. Binnen het Transumio A15 project wordt daarom gestreefd naar het samenstellen van geïntegreerde oplossingspakketten die bijdragen aan een transitie naar duurzaam vervoer van Maasvlakte naar Achterland. De resultaten die met het eerste maatregelenpakket 'Modern Klassiek' bereikt worden, zien er veelbelovend uit. Echter, de ambitie in het Transumio A15 project is hoog en er zullen nog meer maatregelenpakketten worden ontwikkeld. Duurzaam vervoer daagt uit! Samengevat kan worden

gesteld dat de uitdaging voor het Transumio A15 project schuilt in het vinden van een geïntegreerd oplossingspakket, dat voldoende draagvlak heeft onder de stakeholders en op de lange termijn een significante bijdrage kan leveren aan een transitie naar duurzaam vervoer. Dat betekent concreet dat de individuele maatregelen uiteindelijk gecombineerd moeten worden tot een integraal pakket aan maatregelen. Om dit te kunnen bereiken, moet inhoudelijk nog een slag gemaakt worden. Hiervoor is het van belang dat er inzicht komt in de kansen en belemmeringen ten aanzien van de implementatie van innovatieve en integrale oplossingsrichtingen.

Is er momenteel wellicht nog sprake van inhoudelijke, ruimtelijke en bestuurlijke fragmentatie, het realiseren van duurzaam vervoer daagt alle betrokken actoren uit tot het leggen van nieuwe verbindingen. Het Transumio A15 project is daarin een voorloper.

2020

2033

2050

Het Transumo A15 project en Transumo

18

Transumo is een platform van bedrijven, overheden en kennisinstellingen die gezamenlijk kennis ontwikkelen op het gebied van duurzame mobiliteit. Ze is in 2004 gestart om een bijdrage te leveren aan de behoefte aan innovatie om de toenemende mobiliteitsproblemen aan te pakken. Transumo wil bijdragen aan een transitie van het huidige inefficiënte systeem naar een systeem van 'duurzame mobiliteit', een systeem dat bijdraagt aan versterking van onze economische concurrentiepositie, en daarnaast het milieu en de mens grote aandacht geeft. Naast het uitvoeren van vernieuwende kennisprojecten is 'leren hoe je moet innoveren in mobiliteit' een belangrijke opgave voor Transumo. De uiteindelijke doelstelling van Transumo is om op termijn te komen tot een internationaal trendsettend kennisnetwerk op mobiliteitsgebied.

Op dit moment worden ruim twintig Transumo projecten uitgevoerd, waarvan het Transumo A15 project er een is. Kennisuitwisseling tussen de projecten biedt kans om tot nieuwe en verrassende inzichten te komen. Er kan zowel geleerd worden van de technische en logistieke oplossingsrichtingen die binnen de andere projecten worden ontwikkeld, als van de ontwikkeling van bestuurlijke processen en procesmanagement. Daarom is een inventarisatie van de andere Transumo

projecten gemaakt om te kijken welke relevante en toepasbare kennis zij kunnen leveren voor het A15 project. De projecten Spitsmijden, TransPorts en Diploma lijken in dat opzicht veelbelovend. Hieronder volgt een korte omschrijving van deze projecten.

SPITSMIJDEN – PRIJSBELEID

In het project Spitsmijden wordt onderzocht of automobilisten bereid en in staat zijn om de spits te mijden en in hoeverre positieve prikkels in de vorm van een beloning hierop effect hebben.

TRANSPORTS – KETENOPLOSSING

TransPorts richt zich op de inter-organisatorische kant van de mainport. Onderzocht wordt hoe de mainports Schiphol en Rotterdam hun 'license to operate' kunnen behouden. Daarnaast wordt een efficiënter en effectiever maritiem achterland netwerk voor Rotterdam gerealiseerd door middel van nieuwe samenwerkingsverbanden in het achterlandvervoer.

DIPLOMA – KETENOPLOSSING

Diploma onderzoekt hoe toepassingen uit de ICT (multi-agent systemen) ervoor kunnen zorgen de planning en besturing van transport en distributie verbeterd worden.

TRANSITION SUSTAINABLE MOBILITY (TRANSUMO)
'Het versnellen van een transitie naar duurzame mobiliteit'

Gezamenlijke kennisontwikkeling door bedrijven, overheden en kennisinstellingen voor de aanpak van mobiliteitsproblemen.

Op www.transumo.nl vindt u meer informatie over Transumo en de verschillende projecten. Informatie over het Transumo A15 project vindt u op www.transumo-a15.nl.



19



Het consortium

TNO

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

DCMR Milieudienst Rijnmond

Erasmus Universiteit Rotterdam (projectleiding)

Deltalinqs

Stadsregio Rotterdam

Ingenieursbureau van Gemeentewerken

ECT

P&O Ferries

Rabobank Rotterdam

Kamer van Koophandel

Van Bentum Recycling

Exxon Mobile

Lyondell

Vopak

Shell

BP

Hogeschool Rotterdam

Zuid-Hollandse Milieufederatie

Vervoer Coördinatie Centrum Rijnmond

Gemeenten uit het Rijnmondgebied

GGD Rotterdam-Rijnmond

Provincie Zuid-Holland

Individuele burgers

Het aantal partners neemt nog steeds toe.



Colofon

UITGAVE Consortium Transumo A15 project
PRODUCTIE Diana Vonk Noordegraaf, TNO
ADVISEUR Dr. Harry Geerlings (projectleider),
Erasmus Universiteit Rotterdam

FOTOGRAFIE Ben Wind: Cover, inhoudsopgave, p.05
(onder), p.06, p.07, p.09 (links), p.10 / Aeroview: p.04,
p.11, p.13, p.18, p.19, p.20 / Rens Jacobs: p.08 (links) /
Foto Tom Kroeze: p.08 (rechts) / DCMR Milieudienst
Rijnmond: p.09(rechts) / Roy Borghouts: p.12

BEELDMATERIAAL GIS-kaarten; Ingenieursbureau -
Gemeentewerken Rotterdam: p.14,15 / Andrew
Brady ABCreative: p.16 (onder) / Havenbedrijf
Rotterdam: p.05 (boven), p.16 (boven), p.17 /
MDS Transmodal Ltd: p.22

VORMGEVING Studio Minke Themans,
Minke Themans en Brenda Vonk Noordegraaf
COPYWRITER Sontekst
LITHOGRAAF Marc Gijzen

DRUK Thieme MediaCenter Rotterdam
MET DANK AAN Havenbedrijf Rotterdam, DCMR
Milieudienst Rijnmond, TNO, Rijkswaterstaat,
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (co-financier
Transumo), Ingenieursbureau - Gemeentewerken
Rotterdam en MDS Transmodal Ltd voor het
verstrekken van foto's en beeldmateriaal.

PUBLICATIEDATUM September 2007

© September 2007
Dit is een uitgave van het consortium Van
Maasvlakte naar Achterland. Overname van
informatie is toegestaan mits wordt verwezen
naar het project Van Maasvlakte naar
Achterland duurzaam vervoer als uitdaging.

WEBSITE www.transumo-a15.nl

