

Mobiliteitscontract gemeente - Feyenoord: Monitoring

Datum: 17 november 2017

Monitoring

Gemeente en Feyenoord maken afspraken over de mobiliteit van en naar het nieuwe stadion. Deze doelstellingen en maatregelen worden vastgelegd in een mobiliteitsplan en de afspraken over de te bereiken doelen en uit te voeren acties en maatregelen worden gemonitord via het Mobiliteitscontract. Het hoofdoel is om een goed bereikbaar stadion te maken en de overlast (in de vorm van verkeers- en parkeeroverlast) voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

Deze notitie dient als onderlegger bij het mobiliteitscontract en beschrijft de opzet van de monitoring.

Mijlpalenmonitoring en projectmonitoring

Monitoring heeft twee doelen:

1. Het wederzijds kunnen controleren of de (tussen) doelstellingen die gezamenlijk gesteld zijn gehaald worden en eventueel een extra of andere inspanningsverplichting of bijgestelde mijlpaal te kunnen vaststellen: dit noemen we mijlpalenmonitoring;
2. Het vaststellen of de ingezette maatregelen en projecten het beoogde effect hebben om zowel de maatregel als de projectenplanning te kunnen bijstellen: projectmonitoring.

De projectmonitoring is geen onderdeel van de toetsing van de mijlpalen, maar dient als bouwsteen om voor de volgende mijlpaal een nieuwe projectenplanning op te kunnen stellen. Projecten die minder effect hebben dan beoogd moeten verbeterd worden en nieuwe projecten moeten dan worden opgevoerd om de volgende mijlpaal alsnog te kunnen halen.

Mijlpalenmonitoring

De mijlpalen zijn afgeleid van de drie hoofdinstrumenten uit het mobiliteitsplan: scheiden van stromen (fysieke maatregelen) gedragsverandering (modal shift een combinatie van gedragsmaatregelen en het scheppen van alternatieve mogelijkheden) en peakshaving (idem).

Concreet is het resultaat van het dat er in 2023 maximaal 12.500 auto's (31.000 personen) naar het stadion kunnen komen. De locaties waar zij parkeren zijn als volgt:

2500 auto's georganiseerd/gereguleerd parkeren in de eerste schil (+/- 5 minuten loopafstand),
1500 parkeerplaatsen zijn gereguleerd/georganiseerd in de 2^e schil (+/- 25 minuten loopafstand)
en nog eens 2500 parkeerplaatsen zijn als reserve beschikbaar in de tweede schil.

Verder zijn er minimaal 6000 parkeerplaatsen beschikbaar in de derde schil (parkeren op afstand).

De overige bezoekers komen met een andere vervoerwijze, een indicatieve verdeling is als volgt:

5000 personen komen met de fiets,

2000 personen komen te voet,

8750 personen komen met supportersbussen (waarvan 1750 uitsupporters)

16250 personen komen met het OV.



Daarnaast blijft 20% van de auto- en OV-bezoekers het eerste uur na afloop van het evenement in (de omgeving van) het stadion en is ook meer dan één uur voor aanvang aanwezig.

De mijlpalen monitoring richten zich dan ook op deze elementen (resultaten) en wordt aangevuld met een inspanningsmonitoring: deze signaleert of adequate inspanningen zijn geleverd om het gestelde resultaat te bereiken. Tot de mijlpalenmonitoring rekenen we ook een belevingsonderzoek.

De mijlpalenmonitoring omvat de volgende indicatoren en meetinstrumenten.

1 Gereguleerd parkeren

- Indicator: aantal parkeerbewegingen op de gereguleerde locaties (eerste en tweede schil) en POA-locaties, per uur.
- Meetinstrument: verkochte kaarten, telling ingangen locaties (mechanisch/visueel).

2 OV-gebruik

- Indicator: aantal OV-verplaatsingen, per uur.
- Meetinstrument: telling in-/uitstappers tramhalte Stadion, telling in-/uitstappers treinstation en waterbus/ferryhaltes (aantal passanten).

3 Fietsgebruik

- Indicator: aantal fietsverplaatsingen per uur.
- Meetinstrument: telling inkomende en uitgaande fietsen in fietsenstallingen en telling gestalde fietsen in de omgeving 1 uur voor, tijdens, en 1 uur na de wedstrijd.

4 Gebruik georganiseerd vervoer

- Indicator: aantal reizigers met Feyenoord reizen.
- Meetinstrument: verkochte kaarten.

5 Modal shift en modal split

- Indicator: verhouding van de gebruikte (gerapporteerde) vervoerwijze.
- Meetinstrument:
 - a) steekproef-enquête op toegangsroutes naar poorten stadion, (vraag: hoe bent u gekomen, als u met de auto bent gekomen: waar heeft u geparkeerd), in combinatie met telling ingaande bezoekers per half uur.
 - b) all-intickets (vanaf 2021/2022) deze geven na 2022 een accuraat beeld van de vervoerwijze.

Beide meetinstrumenten zullen in eerste instantie naast elkaar worden gebruikt, ook om de betrouwbaarheid van de all-in-tickets als meetinstrument te kunnen vaststellen.

6 Peakshaving

- Indicator: verhouding vertrekkende bezoekers in het eerste uur na het evenement en in het tweede uur na afloop van het evenement.



- Meetinstrument:
 - a)tellingen van de vertrekkende bezoekers.
 - b) aantallen verkochte en ontwaarde all-in-tickets voor een peakshaving activiteit.

7 Inspanningsmonitoring

- Indicator: de in het mobiliteitscontract opgenomen maatregelen en acties en het resultaat daarvan.
- Meetinstrument: de in het mobiliteitscontract opgenomen maatregelen worden gerapporteerd: de beschrijving van de actie en maatregel, het beoogde doel, de bijdrage die de maatregel zou moeten leveren aan de realisatie van de mijlpaal, de uitvoering van de maatregel en het behaalde effect. (uit de projectmonitoring)

8. Belevingsonderzoek bezoekers en omwonenden

- Indicator: de gerapporteerde waardering van de omwonenden en belanghebbenden over bereikbaarheid van de eigen locatie en de ervaren overlast door de evenementen in het stadion.
- Meetinstrument: een jaarlijkse enquête, die behalve naar waardering ook naar vervoerwijze vraagt. Mogelijk is aan te sluiten bij de wijkmonitoring van de gemeente.

Uitvoering onderzoeken en procedure monitoring

Als referentie wordt een nulmeting gehouden. Deze beschrijft de situatie zoals die zich bij de start van het mobiliteitsplan voordoet: eind 2017/begin 2018. De nulmeting omvat dezelfde elementen als de mijlpalenmeting.

Voor de mijlpalenmeting wordt jaarlijks uiterlijk aan het begin van het nieuwe voetbalseizoen vastgesteld welke evenementen zich lenen voor monitoringsonderzoek. Uitgegaan wordt van één regulier competitiewedstrijd op een zondag, één avondwedstrijd op een maatgevende avond (vrijdag of zaterdag) en mogelijk één evenement dat geen thuiswedstrijd van Feyenoord is. De feitelijke onderzoeken vinden plaats 1 maand na de start van het nieuwe seizoen (ivm inlooptijd en lagere bezoekersaantallen in de zomermaanden).

Mogelijk dat voor de keuze van een niet voetbal-evenement al in het voorjaar moet worden geteld en gemeten.

Projectmonitoring

De projectmonitoring bestaat uit het meten van het effect van het betreffende project (een actie of maatregel). Voor wat betreft de fysieke projecten (waterbussteigers, parkeerlocaties, openbaar vervoervoorzieningen) kan dit met dezelfde instrumenten als bij de mijlpalenmonitoring. Voor de organisatorische projecten en de projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding, communicatie en marketing kan dit niet.

Per actie stellen we daarom een monitoringsplan op om effecten te meten. In veel gevallen zal dit een directe enquête zijn, soms kunnen ook andere instrumenten worden ingezet. Voorbeelden hiervan zijn:

- Registratie aantallen websitebezoekers;



- Registratie aantallen en soorten verkochte all-in-tickets;
- Registratie aantallen afgegeven dagpassen bezoekersregeling;
- Telling autoverkeer op invalswegen naar wijken;
- Instaphaltes van reizigers die uitstappen bij het stadion.

Van sommige projecten is alleen het gecombineerde effect te meten. (als voorbeeld de gedrags- en communicatieactie die gekoppeld is aan de opening van een bepaalde waterbuslocatie. Deze is niet los te zien van de aanleg van de voorziening, de opzet van de pendelvoorziening en de inbedding in het systeem van all-in-ticketverkoop. Deze worden dan ook als één project gemonitord. Sommige projecten zijn organisatorisch en voorbereidend van aard (stroomlijnen van de communicatie, opzet all-inregeling) daarvan kan geen effect op de mijlpalen worden berekend.

