

Mobiliteitscontract Gemeente – Feyenoord Bijlage Monitoring

Monitoring

De Gemeente Rotterdam 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 hoofddoel 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, kunnen worden verbeterd of uitgebreid en nieuwe projecten kunnen dan worden opgevoerd om de volgende mijlpaal alsnog te kunnen halen.

Mijlpalenmonitoring

Mijlpalen

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

Concreet is het doel dat er in 2023 maximaal 10.000 auto's (25.000 bezoekers) naar het stadion kunnen komen. De locaties waar zij parkeren zijn als volgt:

- 2.500 auto's (6.250 bezoekers) georganiseerd/gereguleerd parkeren in de eerste schil (+/- 5 minuten loopafstand),
- 1.500 parkeerplaatsen (3.750 bezoekers) zijn gereguleerd/georganiseerd in de 2e schil (+/- 25 minuten loopafstand)
- Verder zijn er minimaal 6.000 parkeerplaatsen (15.000 bezoekers) beschikbaar in de derde schil (parkeren op afstand).

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

- 5.000 personen komen met de fiets,
- 2.000 personen komen te voet,
- 8.750 personen komen met supportersbussen (waarvan 1750 uitsupporters)
- 16.250 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.

Er zijn eens 2.500 parkeerplaatsen als reserve beschikbaar in de tweede schil in het geval de effecten van het plan tegenvallen.

Monitoringsinstrumenten

De mijlpalenmonitoring richt 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:
 - 2018-2021) 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.
 - 2022-2023) 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:
 - 2018-2021)tellingen van de vertrekkende bezoekers.
 - 2022-2023) 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 reguliere competitiewedstrijd op een zondag, één avondwedstrijd op een maatgevende avond (vrijdag of zaterdag). Tevens wordt besloten of er een evenement dat geen thuiswedstrijd van Feyenoord is zich leent voor onderzoek (een 'niet- voetbal-evenement').

De feitelijke onderzoeken vinden plaats 1 maand na de start van het nieuwe seizoen (ivm inlooptijd en lagere bezoekersaantallen in de zomermaanden).

De keuze om een 'niet-voetbal-evenement' te meten leidt tot een meting in het voorjaar voorafgaand aan de start van het seizoen.

Verwerking en analyse van de onderzoeken in het document 'monitoring mijlpalen'

De onderzoeksresultaten worden door Feyenoord verwerkt in een document "Monitoring Mijlpaal (jaartal)"

In dit document wordt in hoofdstuk 1 de eigenlijke mijlpalentoets uitgevoerd. Deze wordt als volgt opgezet:

- **Kental Modal split**: Het gebruik van de verschillende vervoerwijzen, in casu het aantal bezoekers dat niet ongereguleerd met de auto naar de stadionomgeving (loopafstand) komt maar op een andere manier komt.
- **Kental Peakshaving**: Het aantal bezoekers die langer dan 1 uur na afloop van het evenement in de stadionomgeving blijven,
- **Kental Overlast**: Het percentage van de buurten en wijken dat overlast kan ervaren van het stadionbezoek wordt afgemeten aan het aantal in de wijken geparkeerde voertuigen.

Deze worden getoetst aan de in het document Mijlpalen en Acties gestelde aantallen

Uit deze cijfers wordt de mijlpalentoets als volgt opgebouwd:

- de afwijking van de indicator Modal split in % van de doelstelling krijgt een weefactor 3
- de afwijking van de indicator peak shaving als % van de doelstelling krijgt een weefactor 1
- de afwijking van de indicator 'Overlast' krijgt een weefactor 1

Aan de hand van de onderzoeken wordt vastgesteld:

- Hoe groot de afwijking is van de gestelde doelen (de mijlpalen)

- Welke oorzaken te grondslag liggen aan de afwijkingen

In hoofdstuk 2 volgt dan een beschrijving van de onderzoeksresultaten die hebben geleid tot de in hoofdstuk 1 weergegeven kerncijfers. Hoofdstuk 3 is dan een beschrijving van de inspanningsmonitoring: de uitgevoerde projecten/acties en de resultaten daarvan.

Het document zal jaarlijks op een vooraf vastgestelde datum (*voorlopig vastgesteld op 1 december*) aan de gemeente worden toegezonden, waarna de gemeente binnen één maand een datum ter bespreking van dit document vaststelt en de basis vormt voor het toetsings- en evaluatieoverleg.

Bijlage: toelichting samenstelling toetsingsindicator Mijlpalen.

De mijlpalentoets is afgeleid vanuit de drie hoofdoelstellingen. Voor elk van de hoofdoelstellingen wordt een kental bepaald:

- **Kental Modal split**: Het gebruik van de verschillende vervoerwijzen, in casu het aantal bezoekers dat niet met de auto naar de stadionomgeving (loopafstand) komt maar op een andere manier komt..
- **Kental Peakshaving**: Het aantal bezoekers die langer dan 1 uur na afloop van het evenement in de stadionomgeving blijven,
- **Kental Overlast**: Het percentage van de buurten en wijken dat overlast kan ervaren van het stadionbezoek wordt afgemeten aan het aantal in de wijken geparkeerde voertuigen.

Deze kentallen worden gedeeld door de in het document Mijlpalen en Acties gestelde aantallen. Uit deze cijfers wordt de mijlpalentoets als volgt opgebouwd:

- de afwijking van de indicator Modal split in % van de doelstelling krijgt een weefactor 3
- de afwijking van de indicator peak shaving als % van de doelstelling krijgt een weefactor 1
- de afwijking van de indicator 'Overlast' krijgt een weefactor 1

De opgetelde gewogen kentallen leveren de indicator voor de mijlpalentoets.

Voorbeeld: Mijlpaal X heeft de volgende doelstellingen:

22.000 bezoekers komen met de auto naar het stadion (loopafstand), 26.000 bezoekers komen met andere vervoerwijzen, 2500 bezoekers blijven langer dan een uur en doordat er 15.000 bezoekers in de wijken parkeren hebben deze wijken overlast door parkeren en mogelijk overlast door parkerende bezoekers. 15.000 is een reductie van 3.000 ten opzichte van de uitgangssituatie.

Uit het onderzoek blijkt dat 23.000 bezoekers met andere vervoerwijzen komen, dat 2.100 bezoekers langer dan een uur blijven en 16.000 bezoekers in de wijken parkeren: een reductie van 2.000.

De afwijking van de mijlpalen bedraagt dan respectievelijk:

$23.000/26.000 = 0,885$, weefactor 3

$5000/2500 = 0,84$ weefactor 1

$2.000/3.000 = 0,67$, weefactor 1

De gewogen score op de mijlpalen is dan 0,83, de mijlpalentoets komt uit op - 17%.

Aan de verhouding van weefactoren liggen de volgende overwegingen ten grondslag:

De belangrijkste indicator is de modal split, en dan met name de aantallen bezoekers die met de vervoerwijzen langzaam verkeer, Openbaar vervoer, Feyenoord reizen en parkeren op afstand komen. Dit zijn de vervoerwijzen die moeten worden gestimuleerd, en daar zijn ook de meeste inspanningen op gericht. Het autogebruik op loopafstand neemt dan automatisch af.

Peakshaving is een instrument dat hier los van staat en een extra effect moet bereiken dat in verhouding ongeveer 2x zo klein is als de verschuiving naar andere vervoerwijzen (20% peakshaving verdubbeling van het aandeel andere vervoerwijzen. Ook kan peakshaving pas echt

worden uitgebouwd als het nieuwe stadion de faciliteiten daarvoor biedt. Faciliteiten zijn in de Kuip onvoldoende voorhanden en alleen tegen zeer hoge kosten te realiseren (kapitaalvernietiging).

Overlast in de wijken wordt afgemeten aan de hand van het aantal geparkeerde auto's. Dit is in feite ook al meegenomen in de indicator modal split, maar krijgt door deze apart op te nemen een extra gewicht. Het aantal geparkeerde voertuigen is mede afhankelijk van de inspanningen die worden verricht op het gebied van parkeerregulering. Dat is echter geborgd vanwege door de inspanningsmonitor: als deze actie niet of met onvoldoende resultaat is uitgevoerd is dat een reden voor overleg en mogelijk bijstelling van acties, of vervolgmijlpalen.

Als input voor het evaluatieoverleg dient daarom ook de inspanningsmonitoring en de resultaten van de afzonderlijke indicatoren.

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.