

Overeenkomst mobiliteit Gemeente Rotterdam en Feyenoord
Bijlage: monitoring

Verklarende woordenlijst

Indicator: een kwantitatief oordeel over de voortgang op de beoogde doelen welke dient ter bepaling van de eventuele inzet van een bonus of malus in het geval van een bepaalde mate van over- of onderprestatie.

Mijlpaal: een combinatie van gekwantificeerde (tussen)doelstellingen en beschreven acties die hiertoe worden ondernomen op basis waarvan gedurende de looptijd van de overeenkomst op nader vast te stellen momenten jaarlijks de voortgang op de beoogde (eind)doelen wordt bepaald.

1. Inleiding en relatie tot het mobiliteitscontract

De gemeente Rotterdam en Feyenoord maken afspraken over de bereikbaarheid van het nieuwe stadion. In mei 2017 heeft de Rotterdamse gemeenteraad ingestemd met een Position Paper ten behoeve van de gebiedsontwikkeling van Feyenoord City. Hierin worden voorwaarden gesteld aan de realisatie van een nieuw stadion. Tegelijkertijd heeft de gemeenteraad ingestemd met een Mobiliteitsplan als uitgangspunt voor het bewerkstelligen van een duurzame mobiliteitstransitie. In het Mobiliteitsplan staan concrete doelstellingen op het gebied van mobiliteit, waaronder bereikbaarheid, doorstroming, beperking van overlast en borgen van veiligheid. Naast letterlijke jaarlijkse streefwaarden (vanaf heden tot en met opening van het stadion) worden ook al concrete maatregelen genoemd.

Het sluiten van een mobiliteitscontract is één van de in de Position paper benoemde voorwaarden onder de gemeentelijke instemming met Feyenoord City. Het mobiliteitscontract bestaat uit een basisovereenkomst, een bijlage 'hoogte bonus-malus', een bijlage 'mijlpalen en acties' en een bijlage 'monitoring'. Deze bijlagen maken integraal onderdeel uit van het contract. Met het contract borgen de partijen dat de gemaakte afspraken op het gebied van mobiliteit wederzijds worden nagekomen.

De voorliggende bijlage 'monitoring' beschrijft op welke wijze toetsing plaatsvindt op het tijdig behalen van mijlpalen conform de bijlage 'mijlpalen en acties'.

Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk beschrijft het doel van de monitoring. Hoofdstuk 3 beschrijft de wijze van monitoring en rapportage. Hoofdstuk 4 beschrijft tot besluit de te gebruiken meetinstrumenten.

2. Doel van monitoring

De monitoring heeft als hoofddoel:

Het meten van de daadwerkelijk voortgang op het behalen van de gekwantificeerde (tussen)doelstellingen (lees: mijlpalen) van het Mobiliteitsplan, zoals nader uitgewerkt in de bijlage 'mijlpalen en acties' van de basisovereenkomst, waarmee wordt beoogd om de in de basisovereenkomst beschreven procesgang mogelijk te maken.

Om de (tussen)doelstellingen of 'mijlpalen' (zie bijlage 'mijlpalen en acties') te bepalen is in het Mobiliteitsplan een strategie ontvouwd op basis van de volgende uitgangspunten:

- Het optimaliseren van het spreiden van bezoekers over:
 - verschillende vervoerwijzen (modal split),
 - tijdstip van reizen (peak shaving),
 - verschillende routes (ontvlechten),
- Waarborgen van de doorstroming van het (stedelijk) hoofdwegennet,
- Beperken van de (parkeer)overlast in omliggende gebieden en
- Waarborgen van een veilige verkeerssituatie.

Naast het monitoren op de specifiek hiertoe in dit document gedefinieerde indicatoren in verband met het toe passen van de bonus-malusregeling conform basisovereenkomst, wordt verder gemonitord op alle uitgangspunten van het Mobiliteitsplan om waar noodzakelijk bij te kunnen sturen in geval een van de uitgangspunten niet wordt gehaald.

Afgesproken is dat er in het jaar vanaf de opening van het nieuwe stadion een beperkt aantal bezoekers met de auto naar het stadion kunnen komen. De volgende parkeerlocaties zijn voorzien:

- 2.500 parkeerplaatsen zijn georganiseerd/gereguleerd in de eerste schil (6.250 bezoekers, die 'dichtbij' dat wil zeggen tot 10 minuten lopen tot de toegang van het stadion parkeren).
- 1.500 parkeerplaatsen zijn georganiseerd/gereguleerd in de tweede schil (3.750 bezoekers parkeren 'op loopafstand', in de praktijk betekent dit 10 tot 30 minuten lopen).
- Verder zijn er minimaal 6.400 parkeerplaatsen beschikbaar in de derde schil (16.000 bezoekers parkeren op afstand).

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

- 5.000 met de fiets.
- 2.500 bezoekers te voet.
- 12.000 bezoekers met speciaal voor het stadion georganiseerde busreizen (Feyenoord-Reizen) waarvan ten hoogste 2.000 van de bezoekende club.
- 17.500 bezoekers met het openbaar vervoer (trein, tram, vervoer over water).

Voor in het geval er sprake is van een tegenvallende modal split, worden er tenminste 2.500 parkeerplekken in de tweede schil en/of op afstand achter de hand gehouden. Daarnaast is het doel dat 20% van de bezoekers (12.600) niet in het eerste uur na afloop van een evenement vertrekt, maar later (en eenzelfde aantal ook meer dan één uur voor aanvang arriveert).

3. Wijze van monitoring en rapportage

De monitoring van de vastgestelde (tussen)doelstellingen gebeurt op basis van de volgende elkaar opvolgende stappen.

Stap 1: vaststellen evenementen voor monitoring

Voor de mijlpalenmeting wordt jaarlijks aan het begin van het nieuwe voetbalseizoen vastgesteld welke evenementen zich hiervoor lenen. Hierbij wordt rekening gehouden met lagere bezoekersaantallen in de zomermaanden en het inregelen van maatregelen na de zomerstop. Uitgegaan wordt van één reguliere competitiewedstrijd op een zondag en één doordeweekse avondwedstrijd. Mocht bij een van beide wedstrijden het bezoekersaantal ver onder de verwachting blijven, wordt een vervangende wedstrijd kort na de 'winterstop' toegevoegd als meetmoment. Daarnaast wordt tevens een KNVB interlandwedstrijd en een niet-voetbal evenement met waar mogelijk een volledige bezetting (bijvoorbeeld een concert) gekozen. Vaststelling vindt plaats in de Stuurgroep op basis van een voorstel van Feyenoord.

Stap 2: uitvoering onderzoek: metingen, tellingen en enquêtes

De metingen, tellingen en enquêtes die op elk meetmoment worden uitgevoerd staan vermeld in hoofdstuk 4. Deze worden door Feyenoord uitgevoerd (tenzij anders is aangegeven).

Stap 3: bepalen effecten (behalen doelstellingen)

Om te voortgang op de (jaarlijks) beoogde mobiliteitsdoelstellingen vast te stellen worden vier indicatoren gebruikt, het kengetal 'modal split', het kengetal 'peak shaving', de monitoring van de doorstroming en het rapportcijfer 'overlast'. De eerste twee indicatoren zijn kwantitatief van aard en zullen als zodanig worden gebruikt ten behoeve van de bonus-malusregeling in de basisovereenkomst. De 'doorstroming' is zeer afhankelijk van externe invloeden en maakt om die reden geen onderdeel uit van de bonus-malusregeling. De indicator 'overlast' wordt niet kwantitatief maar kwalitatief bepaald en maakt hierdoor eveneens geen onderdeel uit van de bonus-malusregeling. De indicatoren 'doorstroming' en 'overlast' kunnen wel leiden tot bijsturing door de Stuurgroep. Voor de te monitoren KNVB interlandwedstrijd en het niet-voetbal evenement wordt ten behoeve van de bonus-malusregeling het effect los van elkaar en los van de voor monitoring geselecteerde wedstrijden van Feyenoord bepaald.

Kengetal 'modal split'

Middels het kengetal 'modal split' wordt de toename in gewenste vervoerbewegingen vastgesteld. Een toename van gewenst mobiliteitsgedrag zou logischerwijs ook een afname van (parkeer)overlast in de omliggende wijken moeten betekenen. Met het volgende **fictief** rekenmodel wordt de berekening van dit kengetal toegelicht.

0-meting	Mijlpaal 1	Mijlpaal 2	...	Eindmijlpaal
Huidig 'gewenst gedrag' (optelsom aantallen gereguleerd parkeren, openbaar vervoer, georganiseerd busvervoer, fietsers en voetgangers): 15.000	Gewenst gedrag: 17.000 = 2.000 aanpassingen	Gewenst gedrag: 19.000 = 4.000 aanpassingen	...	Gewenst gedrag: 25.000 = 10.000 aanpassingen
	Gemiddelde meting: 15.500 = 500 gerealiseerd	Gemiddelde meting: 20.000 = 4.800 gerealiseerd	...	Gemiddelde meting: 24.000 = 9.000 gerealiseerd
	Percentage t.b.v. bonus-malus: $500 / 2.000 - 1 =$ [- 75 %]	Percentage t.b.v. bonus-malus: $4.800 / 4.000 - 1 =$ [+ 20 %]	...	Percentage t.b.v. bonus-malus: $9.000 / 10.000 - 1 =$ [- 10 %]

Het kengetal 'modal split' dient te worden gecorrigeerd voor het werkelijk aantal stadionbezoekers bij een gemeten wedstrijd/evenement, wat kan afwijken van de maximale stadioncapaciteit op basis waarvan de mijlpalen zijn vastgesteld.

Kengetal 'peak shaving'

Middels het kengetal 'peak shaving' wordt het cijfer bepaald van het aantal mensen dat op een door Feyenoord georganiseerde locatie langer dan 1 uur na de wedstrijd verblijft. Met onderstaand fictief rekenmodel wordt de berekening van dit kengetal toegelicht.

0-meting	Mijlpaal 1	Mijlpaal 2	...	Eindmijlpaal
Huidig aantal bezoekers na 1 uur nog aanwezig: 3.000	Gewenst gedrag: 4.000 = 1.000 aanpassingen	Gewenst gedrag: 5.000 = 2.000 aanpassingen	...	Gewenst gedrag: 8.000 = 5.000 aanpassingen
	Gemiddelde meting: 3.500 = 500 gerealiseerd	Gemiddelde meting: 6.000 = 3.000 gerealiseerd	...	Gemiddelde meting: 8.000 = 5.000 gerealiseerd
	Percentage t.b.v. bonus-malus: $500 / 1.000 - 1 =$ [- 50 %]	Percentage t.b.v. bonus-malus: $3.000 / 2.000 - 1 =$ [+ 50 %]	...	Percentage t.b.v. bonus-malus: $5.000 / 5.000 - 1 =$ [± 0 %]

Rapportcijfer 'overlast'

Als onderdeel van het belevingsonderzoek onder omwonenden (zie hoofdstuk 4) wordt aan omwonenden naar een waardering in de vorm van een rapportcijfer gevraagd van de ervaren overlast op wedstrijd-/evenementendagen. Het gaat dan om overlast in brede zin, dus niet alleen het gebrek aan parkeerplaatsen voor bewoners en hun bezoek, maar ook sociale overlast waaronder vervuiling en/of vernieling en verkeersveiligheid tijdens evenementen. De gemeente en

Feyenoord gaan gezamenlijk op zoek naar een manier om dit op een representatieve manier te meten, waarbij jaarlijks een verbeterd rapportcijfer wordt beoogd. Een voorstel hiertoe wordt gelijktijdig met de 'nulmeting' voorgelegd in de Stuurgroep en maakt vervolgens onderdeel uit van het contract. Een slechter rapportcijfer bij de eerstvolgende mijlpaal is reden om het thema 'overlast' te agenderen in de Stuurgroep.

Monitoring 'doorstroming'

Een van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan is het waarborgen van de doorstroming van het (stedelijk) hoofdwegennet. Op de doorstroming is een groot aantal interne en externe factoren van invloed, zoals gehanteerde verkeersregelingen voor evenementen en de planning van (bouw)projecten in de stad, maar ook bijzondere gebeurtenissen en weersomstandigheden. Met behulp van o.a. camera's houden wegbeheerders de doorstroming in de gaten. Daarnaast kan (GSM) data worden gebruikt om altijd op de hoogte te blijven van files. Reizigers passen zich hierop aan. De gemeente zal met bestaande middelen de knelpunten rond wedstrijden inzichtelijk maken. Via de Stuurgroep is vervolgens bijsturing op acties van beide partijen mogelijk.

Rapportage

De resultaten van de monitoring worden jaarlijks in de maand januari door Feyenoord verwerkt in een document "Resultaten monitoring mijlpaal [jaartal]" en gedeeld met de Stuurgroep. In deze rapportage komen minimaal de volgende elementen aan bod:

- Een waardering door Feyenoord van de voortgang van de mobiliteitsdoelstellingen conform het Mobiliteitsplan,
- De berekende of samengestelde waarde van de indicatoren 'modal split', 'peak shaving' en 'overlast' in dashboard vorm,
- De achterliggende berekeningen, waarbij alle van de meetinstrumenten afgeleide waarden worden getoond,
- Een samenvatting per meetinstrument, inclusief een verklaring van eventuele over- of onderprestatie op dit specifieke thema.
- Een indicatie van de voortgang op de in de bijlage 'mijlpalen en acties' benoemde acties, inclusief een prognose van de resterende doorlooptijd per actie (meetinstrument 8).

Nulmeting

Als referentie wordt een 'nulmeting' gehouden. Hiermee wordt de situatie zoals die zich bij de start van het mobiliteitscontract (eerste kwartaal 2018) voordoet vastgesteld. Met de nulmeting worden voor alle meetinstrumenten de beginwaarden vastgesteld. Voor de nulmeting worden twee meetmomenten georganiseerd, waarvan één zondagwedstrijd en één doordeweekse avondwedstrijd. De resultaten van de nulmeting wordt vastgesteld in de Stuurgroep en maken vervolgens onderdeel uit van het contract.

4. Monitoringsinstrumenten

Ten behoeve van het vaststellen van het kengetal 'modal split' worden de volgende meetinstrumenten gebruikt:

1] Gereguleerd parkeren

- Indicator: aantal parkeerbewegingen op de gereguleerde locaties in de eerste en de tweede schil alsmede de 'parkeren op afstand' locaties.
- Meetinstrument: verkochte kaarten en telling ingangen locaties (mechanisch/visueel).

2] Openbaar vervoer

- Indicator: aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer.
- Meetinstrument tot opening nieuwe stadion: telling in-/uitstappers tramhaltes Stadion Feyenoord, P+R Beverwaard (i.v.m. correctie om dubbeltelling parkeren op afstand i.c.m. tram te voorkomen) en Breeplein, telling in-/ uitstappers treinstation Rotterdam Stadion en telling in-/uitstappers haltes van het vervoer over water.
- Het meetinstrument wordt vanaf de opening van het nieuwe stadion als volgt aangepast om die haltes te blijven meten die het dichtst bij het stadion liggen: telling in-/uitstappers (te realiseren) tramhaltes Laan op Zuid/Varkenoordseviaduct, Putselaan en P+R Beverwaard (i.v.m. correctie om dubbeltelling parkeren op afstand i.c.m. tram te voorkomen), telling in-/ uitstappers treinstations Rotterdam Stadion en Rotterdam Zuid en telling in-/uitstappers haltes van het vervoer over water.
- Om het aantal in- en uitstappers op de tramhaltes vast te stellen dienen deze te worden gecorrigeerd met het aantal in- en uitstappers op vergelijkbare momenten dat er geen wedstrijd of evenement in het stadion is.

3] Gebruik georganiseerd busvervoer

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

4] Fiets

- Indicator: aantal fietsverplaatsingen.
- Meetinstrument: telling inkomende en uitgaande fietsen in door Feyenoord gerealiseerde fietsenstallingen en telling gestalde fietsen in de omgeving tijdens de wedstrijd.

5] Modal split - kwalitatief

- Indicator: aantallen volgens enquête
- De resultaten van meetinstrumenten onder 1 t/m 4 zijn leidend bij de bepaling van het kengetal 'modal split', resultaten uit de enquête dienen ter aanvulling, bijvoorbeeld om het aantal voetgangers vast te stellen.

- Meetinstrument:
 - Steekproef-enquête op toegangsroutes naar poorten stadion, (vraag: hoe bent u gekomen, als u met de auto bent gekomen: waar heeft u geparkeerd). Hierdoor ontstaat een beter beeld van de verdeling van het parkeren over de wijken.
 - All-in tickets (zodra resultaten hiervan een betrouwbaar en representatief beeld bieden).

Ten behoeve van het vaststellen van **het kengetal 'peak shaving'** worden de volgende meetinstrumenten gebruikt:

6] Vertrektijden

- Indicator: aantal vertrekkende bezoekers in het eerste uur na het evenement en na het eerste uur, tot drie uur na afloop van het evenement.
- Meetinstrument:
 - De tellingen van meetinstrumenten 1 t/m 4 ten behoeve van het kengetal 'modal split' worden uitgesplitst per uur, waarmee de mate van peak shaving voorafgaand aan een wedstrijd/evenement in kaart wordt gebracht.
 - Tellingen van de vertrekkende bezoekers (openbaar vervoer, buspendel naar locaties parkeren of afstand, georganiseerd busvervoer, gereguleerd parkeren in de eerste schil en fietsenstallingen).
- Bovenstaande elementen zijn leidend bij het bepalen van het kengetal 'peak shaving'. Het meetinstrument wordt (kwalitatief) aangevuld met onderstaande elementen, welke als aanvulling dienen om erachter te komen of in de loop der tijd nog wel op de juiste manier en/of de juist plekken gemeten wordt. De resultaten van onderstaande elementen wegen echter niet mee in het kengetal.
 - Aantallen verkochte tickets voor een 'peak shaving' activiteit.
 - Enquête onder stadionbezoekers (specifieke vragen gericht op langer verblijf).

Ten behoeve van het vaststellen van **het rapportcijfer 'overlast'** wordt het volgende meetinstrument gebruikt:

7] Beleving omwonenden en omliggende bedrijven

- Indicator: de gerapporteerde waardering van de omwonenden en omliggende bedrijven over bereikbaarheid van de eigen locatie en de ervaren parkeer- en sociale overlast en verkeersveiligheid door de wedstrijden en evenementen in het stadion.
- Meetinstrument: een jaarlijkse enquête onder omwonenden en omliggende bedrijven. De gemeente en Feyenoord doen hiervoor een gezamenlijk voorstel aan de Stuurgroep.

Voor het inzichtelijk maken van de **voortgang** op de afgesproken acties wordt het volgende meetinstrument gebruikt:

8] Voortgang acties

- Indicator: de in de bijlage 'mijlpalen en acties' opgenomen 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 voortgang op de uitvoering van de maatregel en de prognose van de resterende doorlooptijd.