

Robuust mobiliteitsmanagement in Delft

Martijn de Kievit
TNO
martijn.dekiewit@tno.nl

Minze Walvius
Advier
Minze.walvius@advier.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2012, Amsterdam**

Samenvatting

Robuust mobiliteitsmanagement in Delft

Mobiliteitsmanagement is een ingeburgerd begrip in Nederland en is al in vele vormen langsgelopen als type maatregel. In Delft is een initiatief ontstaan waar op een nieuwe manier naar mobiliteitsmanagement, of beter gebiedsbereikbaarheid, gekeken wordt. Een robuuste implementatie van mobiliteitsmanagement is een belangrijke drijfveer voor het Poort van Delft initiatief naast het organiseren van de bereikbaarheid in de eigen achtertuin en de aanstaande grote bouwprojecten in en rond Delft-Zuid.

In dit paper schetsen de auteurs de vorderingen rondom het Poort van Delft initiatief en worden de eerste geïmplementeerde maatregelen besproken. Daarnaast wordt aandacht gegeven aan de monitoringstool die in ontwikkeling is zodat de bereikbaarheid van Delft niet alleen beïnvloed wordt, maar dat er ook bijgestuurd kan worden als dat nodig is. Het project staat in de kinderschoenen, maar biedt voldoende aanknopingspunten om een discussie over robuust mobiliteitsmanagement niet in de weg te staan.

1. Inleiding

1.1 Mobiliteitsmanagement

De Taskforce Mobiliteitsmanagement (deze is inmiddels opgegaan in het platform Slim Werken Slim Reizen) startte met als achterliggende gedachte dat werkgevers en werknemers gezamenlijk veel meer kunnen doen aan de reductie van het aantal autokilometers in de spits en dus aan de bestrijding van files. De initiële doelstelling van de taskforce was om 5 procent minder automobilititeit in de spits te realiseren. Om deze doelstelling te behalen zijn in een aantal regio's lokale convenanten gesloten met betrokken overheden en bedrijfsleven om dit samen te realiseren. Ook in Haaglanden is zo'n convenant afgesloten.

Het Regionale Convenant Haaglanden (hierna te noemen het Convenant) richt zich o.a. op gebiedsgerichte aanpak van ontwikkeling en mobiliteitsvraagstukken. Het convenant heeft als doelstelling om in een afgebakend gebied door overheden en bedrijfsleven gezamenlijk oplossingen te bedenken om de mobiliteit te bevorderen. Het gaat om gebieden waar grote werkgevers en/of veel werkgevers vertegenwoordigd zijn, die met een slechte bereikbaarheid of bereikbaarheidsproblemen te maken hebben òf krijgen.

Wat opvalt aan de mobiliteitsmanagement maatregelen die op verschillende plaatsen met behulp van de subsidies zijn geïmplementeerd is de korte termijn waarop de maatregelen lopen. Daarnaast valt op dat de maatregelen na het stoppen van de subsidiestroom geen lang leven beschoren zijn. Al met al lijken deze maatregelen op een weinig robuuste manier geïmplementeerd te worden.

1.2 Delft

Tijdens een ontbijtbijeenkomst van de mobiliteitsmakelaar Haaglanden is het idee ontstaan om te kijken of voor de boven geschetste observatie een oplossing mogelijk was. Zo werd het initiatief in Delft geboren waarin bewust een andere aanpak is gekozen om de bereikbaarheid van Delft te behouden en te verbeteren. Naast het ontstane idee waren er nog een tweetal belangrijke oorzaken voor het doorzetten van het initiatief:

- 1) De noodzaak om in Delft daadwerkelijk aan de bereikbaarheid te werken, de huidige status is al lastig om uit te leggen, maar met het in ogenschouw nemen van de grote projecten die nog op stapel staan, een enorme kans om de bereikbaarheid van Delft aan te pakken.
- 2) De aanwezigheid van TNO, de TU Delft en Rijkswaterstaat in het gebied die allen op nationale en internationale niveaus adviseren over bereikbaarheid, maar het in hun spreekwoordelijke 'achtertuin' niet georganiseerd hebben.

Bovenstaande heeft bijgedragen aan het samenbrengen van verschillende partijen van zowel publiek als private kant om bovenstaande problematiek te bespreken en gezamenlijk naar oplossingen te zoeken.

Dit paper beschrijft de eerste resultaten van de aanpak, maar ook hoe dit alles verder vorm moet gaan krijgen in de toekomst.

2. Case beschrijving

2.1 Problematiek in Delft

In Delft wordt op dit moment grondig verbouwd in en om het centrum en ook in de toekomst staat nog een aantal projecten in en om Delft op stapel. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het aanleggen van de A4 MiddenDelfland, de uitbreidingen rondom Technopolis, maar ook de visie op de campus 2.0 waarbij het aantal studenten sterk gaat groeien in Delft. Daarnaast is er een acute aanleiding om de bereikbaarheid van Delft aan te kaarten en dat is de St. Sebastiaansbrug die als verbinding tussen het centrum en Delft-Zuid ligt

Het eerste project dat nu gaat starten in Delft valt onder het Slim Werken, Slim Reizen project en staat bekend als een gebiedsgerichte aanpak. Hierin worden voor gebruikers een aantal maatregelen geïntroduceerd die interessant en relevant zijn

2.2 Aanpak

Zoals reeds boven geschetst is er een bewuste aanpak gevolgd om aan de bereikbaarheid van Delft te kunnen werken. Voorwaarde is dat de probleemeigenaren van de bereikbaarheid van Delft in één samenwerking bijeen komen om ervoor te zorgen dat oplossingen breed gedragen worden. Maar ook omdat maatregelen die individueel soms niet rendabel zijn toch rendabel worden en dat afspraken met elkaar gemaakt kunnen worden over volledige en juiste implementatie van maatregelen.

Daarmee is de doelstelling in Delft geweest om de belangrijkste partijen vertegenwoordigd te krijgen, zowel publiek als privaat, en daarbij commitment om actief bij te dragen aan de bereikbaarheid van Delft nu en in de toekomst zodanig dat voor alle deelnemers de business case sluitend is.

In concreto betekent dit dat voor elke maatregel die de samenwerking wil implementeren een business case wordt geformuleerd zodanig dat deze maatregel duurzaam kan blijven bestaan. Kosten voor de maatregelen zullen zoveel mogelijk door de deelnemers gedragen worden. Daarmee wordt de subsidie vanuit Haaglanden gebruikt om het vliegwiel van de maatregelen aan te zwengelen.

Een belangrijk onderdeel van de mobiliteitsmaatregelen is het monitoren en evalueren van het effect. Hiervoor wordt een specifieke opzet gemaakt waarin zowel evaluatie als monitoring gevangen worden. De evaluatie is om aan te tonen wat het effect van de maatregelen geweest is. De monitoring wordt gebruikt om tussentijds waar nodig maatregelen bij te sturen (zoals bijvoorbeeld additionele informatie verstrekken, intensiveren van de mogelijkheden van een maatregel of stoppen als er te weinig animo voor is). De eerste set van maatregelen en de monitoring worden in de volgende hoofdstukken nader besproken.

2.3 Visie Delft

Het initiatief heeft inmiddels geleid tot de formulering van Poort van Delft wat als ambitie heeft om Delft op de lange termijn bereikbaar te maken en te houden. Dit laatste onderwerp vraagt om een combinatie van verschillende aspecten die rondom bereikbaarheid spelen. Niet alleen moet inzichtelijk zijn waar de bereikbaarheid in de knel komt (of potentieel gaat komen), ook zou bekend moeten zijn hoe hier het beste op

ingespeeld kan worden wat betreft de potentiële maatregelen. Dit samenspel tussen maatregelen en bereikbaarheid kent verschillende verschijningsvormen waarbij het eindplaatje geschetst wordt als een autonoom functionerend systeem dat problemen identificeert (op basis van beschikbare data) en oplossingen aandraagt op basis van beschikbare en eventueel nieuwe maatregelen.

Voor het realiseren van het bovengeschetste eindbeeld moeten nog een flink aantal stappen gezet gaan worden, deze stappen zullen zich over een langere periode uitspreiden. Daarmee kiest Poort van Delft bewust voor een stapsgewijze aanpak die op de korte termijn voor de noodzakelijke resultaten zorgt, zonder daarbij het eindbeeld uit het oog te verliezen.

3. Maatregelen

Er staan op dit moment drie maatregelen klaar om van start te gaan, namelijk:

- 1) Deeltaxi
- 2) Poolscooter
- 3) Flexwerken

Voor al deze maatregelen is door de betrokken werkgevers concreet interesse getoond. Ondertussen worden vanuit de Poort van Delft al een aantal potentiële nieuwe maatregelen voorbereid, zoals een E-laadpalen netwerk in Delft, verder bewustwording rondom slim werken, slim reizen. Daarnaast is Poort van Delft aangesloten bij de gebiedsgerichte aanpak zoals deze in Delft voor Beter Benutten is vormgegeven.

3.1 Deeltaxi

De maatregel deeltaxi omvat het aanbieden van collectief vervoer binnen een besloten vervoer systeem met als doel het stimuleren, aantrekkelijker maken van het transport en het reduceren van het aantal vervoerbewegingen door de stromen van individuele medewerkers en bezoekers te combineren.

De deeltaxi biedt aangepast collectief vervoer voor bedrijven binnen de regio Delft. Met de deeltaxi kunnen organisaties die zijn aangesloten bij POORT van Delft een eigen dienstregeling in het leven roepen. De medewerkers kunnen dan op basis van reservering gebruik maken van de deeltaxi. De reizigers en gasten ontvangen een e-ticket om mee te reizen en worden desgewenst via sms naar de juiste taxi en uiteindelijk de eindbestemming begeleid.

De voordelen van de deeltaxi op een rijtje:

- Systeem combineert vraag en aanbod, waardoor een efficiëntie slag optreedt.
- Lagere kosten per gebruiker.
- Meer flexibiliteit buiten spitsuren, waardoor gebruik van regulier OV toeneemt.
- Management informatie beschikbaar
- Ontzorgt de organisatie/administratie.

3.2 Poolscooter

De maatregel poolscooter beoogt een collectieve toename van gebruik van tweewielers zowel voor het woon-werkverkeer als zakelijk verkeer te stimuleren. Aansluitend op de vraag van gezamenlijk gebruik van e-scooters en -fietsen binnen de Mijnbouwstraat 120 hebben enkele bedrijven aangegeven interesse te hebben om de beschikbare scooters en fietsen via een reserveringsysteem te ontsluiten. Hiermee wordt het mogelijk dat medewerkers fietsen en scooters kunnen reserveren (en daarvan op aan kunnen), maar ook dat deze beschikbaar worden (tegen betaling) voor andere bedrijven.

Voordelen:

- Efficiënter gebruik
- Zekerheid van beschikbaarheid
- Inkomsten door huur derden

Flexwerken

De maatregel Flexwerken biedt bedrijven en vastgoedeigenaren de mogelijkheid hun leegstaande of ongebruikte kantoorruimten, werkplekken en teleconferentiefaciliteiten

aan te bieden in een collectief boekingsstelsel binnen de Poort van Delft. De organisaties aangesloten bij Poort van Delft kunnen hun ruimte aanbieden en afnemen via het stelsel. Het is dus mogelijk voor aangesloten bedrijven om werknemers gebruik te laten maken van de flexwerk faciliteiten van andere, aan de Poort van Delft aangesloten, bedrijven. Het stelsel zal fungeren als een facilitator. De Maatregel Flexwerken zal zelf geen flexwerkplekken ter beschikking stellen, dat zullen de deelnemende partijen doen.

Het doel van de maatregel is optimaal gebruik te maken van bestaande faciliteiten en werkruimte, om zo het aantal verkeersbewegingen evenals belasting van het wegennetwerk omlaag te brengen. Door werkplekken in een regio de ontsluiten, is het voor werknemers mogelijk om op de gewenste tijden te werken en te reizen. Werk tijdens de files, reizen buiten de spits. Deze stap in flexibiliteit zal productieverhogen zijn.

4. Monitoring

Naast de maatregelen is de visie van Poort van Delft ook 'meten is weten'. Vandaar de specifieke aandacht om juist ook de monitoring van de bereikbaarheid van Delft als integraal onderdeel van het gehele traject te zien. Daarbij is de opzet van het meetplan en de monitoring in Delft zo ingericht dat de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk in worden gezet maar wel het eindplaatje in beeld te houden.

Om de monitoring zoals boven geschetst uiteindelijk te realiseren worden een aantal fasen onderscheiden:

- Fase 1: Nulmeting
- Fase 2: Opzet monitoringsraamwerk
- Fase 3: Eerste effectmeting
- Fase 4: Uitbreiding monitoringsnetwerk (zowel met data als met maatregelen)
- Fase 5: Tweede effectmeting
- Fase 6: Eerst autonome functionaliteit
- Fase 7: Verbinden monitoren aan maatregelen

De effectmetingen zoals deze nu in de verschillende fasen benoemd worden dienen zowel als input tot verbetering van het monitoringsraamwerk zelf, maar zijn ook bedoeld om als input te dienen voor in ieder geval de lopende subsidieaanvragen en het rapporteren over de behaalde effecten.

4.1 Nulmeting

Het opzetten van het monitoringstool begint met het uitvoeren van de nulmeting. De doelstelling van de nulmeting is om:

- De bestaande verkeerssituatie in Delft in kaart te brengen (bijv. Voertuigbewegingen)
- De belangrijkste knelpunten te identificeren
- De indicatoren vast te stellen om effecten te kunnen bepalen
- De huidige situatie van de maatregelen in kaart brengen

Vanuit deze doelstelling geredeneerd bestaat de nulmeting grofweg uit twee onderdelen:

- 1) Data over het verkeersbeeld
- 2) Data over het mobiliteitsgedrag van werknemers

Voor het verkeersbeeld gebruikt TNO de verkeersdata van de gemeente Delft, data van het NDW waar deze complementair is aan de lusdata van de gemeente. Deze data geeft inzicht in de intensiteiten op de verschillende trajecten. Reistijden is de tweede indicator voor het verkeersbeeld.

Voor het mobiliteitsgedrag worden vragenlijsten opgesteld en uitgezet bij de belangrijkste werkgevers om inzicht in het mobiliteitsgedrag van de werknemers te verkrijgen. Daarnaast zal een selecte groep werknemers van TNO de KATE reisapplicatie gaan gebruiken om zodoende inzicht te krijgen in het dagelijkse mobiliteitsgedrag.

De effectmeting waar de nulmeting in principe de eerste fase van is, brengt in kaart wat het effect is van de maatregelen die in Delft ingevoerd gaan worden. Om de effectmeting uit te kunnen voeren legt TNO een link met de maatregelen door middel van indicatoren. Deze indicatoren zijn 1 op 1 gekoppeld aan de nulmeting en het daar gemeten mobiliteitsgedrag.

Om niet alleen een effectmeting te kunnen uitvoeren na de nulmeting maar ook een continue monitoring op te kunnen zetten is het bovendien zaak om bij de aanbieders van de maatregelen inzichtelijk te krijgen hoe het gebruik van de maatregelen gedurende het subsidietraject wijzigt.

5. Conclusie & Aanbeveling

Poort van Delft kiest bewust voor een andere aanpak om mobiliteitsmanagement-maatregelen in te voeren. Of deze nieuwe aanpak op de lange termijn robuust is, moet zich nog bewijzen. De vooruitzichten lijken voorlopig goed te zijn en omdat ook aansluiting gevonden is bij Beter Benutten zal de bereikbaarheid van Delft de komende jaren door implementatie van de verschillende maatregelen niet verslechteren.

Ook het uitbouwen van de monitoringstool en het verder verbinden van het verzamelen van data en deze koppelen met het verkeersbeeld zal nog voor genoeg ingewikkelde vraagstukken zorgen. Desalniettemin zien de partners van Poort van Delft de toekomst hoopvol tegemoet en zijn vastberaden om de maatregelen tot een succes te maken.