

Nationaal verkeerskundecongres 2017

Data driven werken aan het vervoerssysteem voor de Rotterdamse haven

Marco van der Linden
(Auteur is werkzaam bij Movares)

Martin Jansen
(Auteur is werkzaam bij Movares)

Jasna de Groot
(Opdrachtgever namens Havenbedrijf Rotterdam)

Samenvatting

Met innovatieve software is in een pilotproject onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen in de Botlek, binnen het Haven Industrieel Complex, voor het arbeidspotentieel in de wijde omgeving van de Rotterdamse haven. Aanleiding is de verwachte werkgelegenheidsgroei: na jarenlange stabiliteit, met 85.000-90.000 direct én indirecte havengebonden arbeidsplaatsen, wordt tot 2030 een groei verwacht van 10.000-25.000 banen als resultaat van de Maasvlakte 2 en het intensiever gebruik van het havencomplex.

Door toenemende congestie op de weg en belasting van het OV-systeem is inzicht noodzakelijk in de effecten van mogelijke maatregelen om werk in het HIC voldoende aantrekkelijk en bereikbaar te houden vanuit mobiliteitsoogpunt. Op basis van beschikbare data is, naast de bereikbaarheid per auto en fiets, ook de bereikbaarheid geanalyseerd via de multimodale mobiliteitsketen. De gevonden indicatoren worden door het Havenbedrijf Rotterdam gebruikt om te komen tot realistisch onderbouwde adviezen richting gemeenten, MRDH, vervoerders, bedrijven en andere betrokkenen.

Trefwoorden

bereikbaarheid, mobiliteitsketen, multimodaal, spitsmijdingen, data driven

ORGANISATIE 2017



1 Inleiding

Maandagochtend. Eerste werkdag bij een nieuwe werkgever, in de Rotterdamse haven. Achttien maanden gezocht naar een baan, toen met bemiddeling van de gemeente, in een werkervaringstraject van een jaar, omgeschoold naar Onderhoudsmonteur Afsluiters en nu met een jaarcontract aan de slag. Vanochtend om half 6 opgestaan, want om kwart over 6 vertrokken om om 8 uur op werk te zijn. Nog geen 20 kilometer, maar geen geld voor een auto, natuurlijk. Dus nu vanuit Rotterdam Charlois met tram 2, metrolijn D en bus 105 onderweg naar de Botlek; bijna anderhalf uur enkele reistijd. En nu maar hopen dat alles goed gaat, je wilt tenslotte je eerste dag niet meteen te laat komen...

De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag – 23 gemeenten met samen circa 2,3 miljoen inwoners – is al een sterke Europese regio, maar wil nog beter presteren. Betere economische prestaties betekenen meer welvaart voor de inwoners. De regio zet in op economische vernieuwing, duurzaamheid die toonaangevend is in de wereld, een beter vestigingsklimaat en betere (internationale) bereikbaarheid. Dit moet de attractiviteit van de regio voor inwoners en bedrijven vergroten. Het potentieel van de regio is gunstig: ze beschikt over de kennis, vaardigheden, infrastructuur en instituties om te anticiperen op de nieuwe economie. Dit potentieel weet ze tot nu toe echter onvoldoende om te zetten in een stevige economische winst en maatschappelijke waarde.

Binnen deze context is het Havenbedrijf Rotterdam (hierna 'het Havenbedrijf') verantwoordelijk voor de duurzame ontwikkeling, beheer en exploitatie van de Rotterdamse haven, met als doel de versterking van de concurrentiepositie van de haven als logistiek knooppunt en industriecomplex van wereldniveau. Niet alleen in omvang, maar ook in kwaliteit. Daarbij is, voor de bedrijven die in de haven zijn gevestigd en overwegen zich er te vestigen én de mensen die er werken, ook de kwaliteit van de bereikbaarheid essentieel voor het realiseren van de ambities.

Industrie en logistieke partijen in het Havengebied investeren onder andere in het slimmer omgaan met het *on demand* matchen van vraag en aanbod van vervoer en het optimaliseren van vervoersstromen over weg, rails en water. Zij worden daarin onder andere gesteund door SmartPort. Deze krachtenbundeling van het Havenbedrijf, Deltalinqs en gemeente Rotterdam met de Erasmus Universiteit Rotterdam en TU Delft, richt zich op de samenwerking die nodig is om de complexe uitdagingen van het havengebied aan te gaan en de ambities te realiseren. De goederenstromen zijn echter niet de enige uitdaging. Het groeipotentieel en de concurrentiepositie ten opzichte van andere havens worden immers ook beïnvloed door de mate waarin het arbeidsaanbod voldoet, en in de toekomst zal kunnen blijven voldoen, aan de wervingsvraag van bedrijven.

Het vervoerssysteem in de Regio Rijnmond en het havengebied kent in die zin al geruime tijd de nodige uitdagingen. De haven is ten eerste slecht ontsloten per openbaar vervoer (OV). Daarnaast zorgen files op het hoofwegennet voor vertragingen, niet alleen voor het vrachtverkeer maar ook voor het personeel, waardoor veel locaties onaantrekkelijk zijn als

werklocatie voor schaars personeel en als vestigingsplaats voor bedrijven. Langere reistijden en een structureel ongunstige balans werk-privé leiden immers tot gezondheidsproblemen en een hoger verzuimpercentage bij werknemers.

Goed inzicht in de beschikbaarheid van voldoende 'arbeidsreservoir' ten behoeve van de geprognoseerde werkgelegenheids groei, binnen acceptabele reisafstanden en -duur, is nog moeilijk te verkrijgen. Het Havenbedrijf moet echter op basis van dit inzicht, daar waar het vervoerssysteem nu of in de toekomst niet toereikend lijkt te zijn voor de groeiambities, tijdig het gesprek kunnen voeren met bijvoorbeeld de gemeente Rotterdam en de Metropoolregio over effectieve maatregelen. Daarom sloegen het Havenbedrijf en Movares de handen ineen om de beschikbaarheid van het arbeidsaanbod mede te analyseren op basis van een objectieve en praktisch werkbare maatstaf voor de bereikbaarheid van de werkgelegenheid.

Voor het doel van deze paper beperkt de inhoud zicht tot een bespreking van de toegepaste werkwijze bij en resultaten van deze bereikbaarheidsanalyse. De doorvertaling naar de instrumenten, die het Havenbedrijf hanteert voor het beoordelen van de match tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt, blijft daarmee buiten beschouwing. Wel de moeite van het vermelden waard is de constatering dat de bereikbaarheidsanalyse onmiskenbaar een toegevoegde waarde heeft opgeleverd voor deze instrumenten.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven de auteurs de locatie waarvoor onderzoeksdata is verzameld en geanalyseerd en lichten zij de voorhanden databronnen (en beperkingen daarin) toe. In hoofdstuk 3 geven zij inzicht in hoe voor dit onderzoek reistijden zijn afgeleid en hoofdstuk 4 bevat de analyse van de bereikbaarheid. Hoofdstuk 5, tot slot, behandelt conclusies, zienswijzen en handvatten die dit onderzoek het Havenbedrijf richting stakeholders heeft opgeleverd, om te bevorderen dat de bereikbaarheid in de toekomst voldoende wordt gewaarborgd.

2 Beschikbare onderzoeksgegevens

In dit hoofdstuk beschrijven we welke data beschikbaar is voor analyse en hoe deze data is verzameld. We gaan eerst in op de onderzoekopzet en de dataverzameling en beschrijven vervolgens de kenmerken van de locatie van de onderzoekspilot.

2.1 Onderzoekopzet

Het Havenbedrijf wil huidige en potentiële nieuwe opdrachtgevers een beeld geven van het bereikbare arbeidspotentieel van de locatie van het bedrijf. Om een antwoord te geven op deze vraag is onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid van een pilotlocatie in de Botlek. Teneinde voor deze locatie een goed beeld te schetsen van de bereikbaarheid, zijn twee 'datalagen' noodzakelijk die met elkaar moeten worden verbonden. Vastgesteld moet worden, enerzijds, waar het arbeidspotentieel zich bevindt en, anderzijds, hoe ver een persoon kan reizen binnen een acceptabele reistijd. Deze twee vragen zijn apart beantwoord en door middel van een GIS-bewerking ruimtelijk aan elkaar gekoppeld.

Arbeidspotentieel

Om te achterhalen hoe groot het arbeidspotentieel is waarvoor een locatie binnen een acceptabele tijd bereikbaar is, moet eerst duidelijk worden waar potentiële werknemers zich bevinden. De locatie van deze potentiële nieuwe werknemers is niet bekend bij het Havenbedrijf en daarom was een methode nodig om beschikbare gegevensbronnen te ontsluiten en combineren.

Op basis van de op dit moment beschikbare data kan de concrete wens van het Havenbedrijf om gebruik te maken van "een datalaag onder de tool die gebaseerd is op het opleidingsniveau (zo specifiek mogelijk) van potentiële werkkrachten en de sector waarin ze werkzaam zijn" – zoveel mogelijk gebaseerd op open data – maar deels worden ingevuld. Voor de aanbodzijde vormen CBS-data met betrekking tot Laag, Middel/MBO en Hoog/HBO/WO opleidingsniveau, gecombineerd met de CBS-bevolkingsdata (Wijken en buurten) voor de te hanteren spreiding, op dit moment de enige open gegevensverzameling die homogeen en dekkend is (ook buiten de regio Rijnmond) om een zinvolle analyse uit te voeren.

Voor de vraagzijde biedt een extrapolatie naar de Botlek van arbeidsmarktdata vanuit het Regionaal Sectorplan Mainport Rotterdam (2014) in combinatie met het Arbeidsmarktonderzoek HIC (2014-2015), Arbeidsmarktanalyse (2015) en de Haven Monitor (2015), op dit moment de best bruikbare dataverzameling voor een zinvolle analyse.

Reistijdisochronen

Om vast te stellen wat het realistisch 'bereikbare' arbeidspotentieel is, moet allereerst worden geanalyseerd waar vandaan men de locatie binnen een gebruikelijke gemiddelde woon-werkafstand van 45 minuten kan bereiken. Om dit te kunnen doen hebben we gebruik gemaakt van de Verbindingswijzer, een softwaretool waarmee reistijdisochronen voor verschillende modaliteiten kunnen worden gemaakt. Dit gebeurt op basis van een combinatie van OpenStreetMap-kaartdata (lopen, fietsen, auto) en open source OV-data. De tool biedt daarbij de mogelijkheid om ketenmobiliteit te analyseren, dus ook lopen en de

fiets – met gangbare snelheden over werkelijke routes – (en zelfs de auto) als voor- en of natransport in de reis van deur tot deur mee te nemen.

Voor deze tool is momenteel echter nog geen voldoende netwerk dekkende data laag beschikbaar om realistische reistijden per auto als gevolg van vertragingen door te kunnen rekenen. Om deze reden is (nog) gebruik gemaakt van extern gecombineerde data van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) en Roportis (reistijden applicatie van het Havenbedrijf), aangevuld met Google Maps-data voor locaties waarvoor in deze bronnen geen snelheid bekend is.

Combineren

Vervolgens hebben we deze twee datalagen, arbeidspotentieel en reistijdisochronen, ruimtelijk aan elkaar gekoppeld. Er worden als het ware twee kaarten bovenop elkaar gelegd, waarbij het aantal potentiële werknemers binnen de reistijdisochroon wordt opgeteld. De som is het potentieel aan arbeidsaanbod voor de bereikte arbeidsplaatsen binnen 45 minuten. Het Havenbedrijf maakt vervolgens gebruik van ratio's ('aanbod benodigd om 1 arbeidsplaats te vervullen') om deze totalen te vertalen naar indicatoren.

2.2 Onderzoekslocatie



De Botlek is een centrale locatie in de haven van Rotterdam. Gelegen rond de A15, tussen Spijkenisse en Rozenburg, heeft deze locatie mogelijk een groot arbeidspotentieel. Bovendien biedt de locatie mogelijkheden voor het OV. Het aantal direct havengebonden arbeidsplaatsen ligt al jaren redelijk stabiel op 6.000, de groeiverwachting richting 2030 is ca. 800 arbeidsplaatsen. Het aandeel van de Botlek in de totale haven is ca. 14% (bron: sectorplan Mainport Rotterdam, 2014).

Hoewel de capaciteit van de snelwegen rond het gebied in de afgelopen jaren sterk is verbeterd, is de voorspelling dat binnen enkele jaren de intensiteit deze extra capaciteit ook weer zal overstijgen. Het verminderen van het aantal werknemers dat met de auto naar het werk komt, kan een bijdrage leveren aan de oplossing voor dit probleem. Daarom zijn in de afgelopen jaren verschillende studies gedaan naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de Botlek per fiets en OV of een combinatie van deze twee modaliteiten. Hieruit volgt mede de keuze voor de Botlek als pilotlocatie voor deze studie: een beeld van de bereikbaarheid voor de verschillende modaliteiten kan nieuwe inzichten bieden in de groeipotentie van dit gebied.

3 Reistijden

Dit hoofdstuk behandelt de wijze waarop voor dit onderzoek reistijden zijn afgeleid. Op basis van een analyse van de beschikbare data wordt de bereikbaarheid uitgedrukt in arbeidsplaatsen en arbeidspotentieel.

3.1 Reistijd per openbaar vervoer

Om de reistijd per openbaar vervoer te bepalen hebben we gebruik gemaakt van de Verbindingswijzer. Deze combineert OpenStreetMap-data met open dienstregelingsdata van het openbaar vervoer. De tool berekent een herkomst-bestemmingsmatrix voor alle haltes in Nederland voor elke minuut binnen een gekozen tijdinterval. Deze herkomst-bestemmingsmatrix wordt vervolgens gecombineerd met de reistijd naar alle haltes die binnen 20 minuten lopend of met de fiets bereikbaar zijn. Ten slotte wordt vanaf elke, binnen 45 minuten bereikbare, bestemmingshalte een berekening gemaakt hoe ver nog (maximaal 20 minuten) kan worden gereisd met de gekozen vorm van natransport (lopen of fiets, in theorie ook auto). Deze totale keten levert een verzameling punten op die binnen een reisafstand van 45 minuten liggen. Deze punten worden vervolgens met elkaar verbonden en vormen een reistijdisochroon.

3.2 Reistijd per fiets

Om de reistijdisochroon voor de fiets te bepalen zijn verschillende methodes overwogen. In de Verbindingswijzer kan bijvoorbeeld ook worden gerekend worden met het fietsnetwerk. Op deze manier kunnen isochronen worden gemaakt, vergelijkbaar met die van het OV-netwerk (met bv. fietsen als voor- en/of natransport. Hierbij is het echter (nog) niet mogelijk om gebruik te maken van dynamische snelheden voor de fiets. Dit is wel relevant, aangezien in een fietser in de stad een lagere gemiddelde snelheid zal halen dan buiten de stad, omdat de fietspaden daar veelal vrijliggend zijn en de fietsers minder gehinderd wordt door bijvoorbeeld verkeerslichten.

NB1: Inmiddels is het ook mogelijk om de snelheid voor de fiets per wegvak te wijzigen in de Verbindingswijzer, wat betekent dat we in een vervolgproject – mits voldoende relevante data beschikbaar is – de realistische fietsisochronen hiermee zullen kunnen bepalen.

Om dit probleem op te lossen is een berekening gemaakt met een combinatie van de fietsrouteplanner van de Fietzersbond en gegevens van BikePrint (Fietstelweken-data). Aan de hand van deze gegevens is een isochroon bepaald voor de fiets.

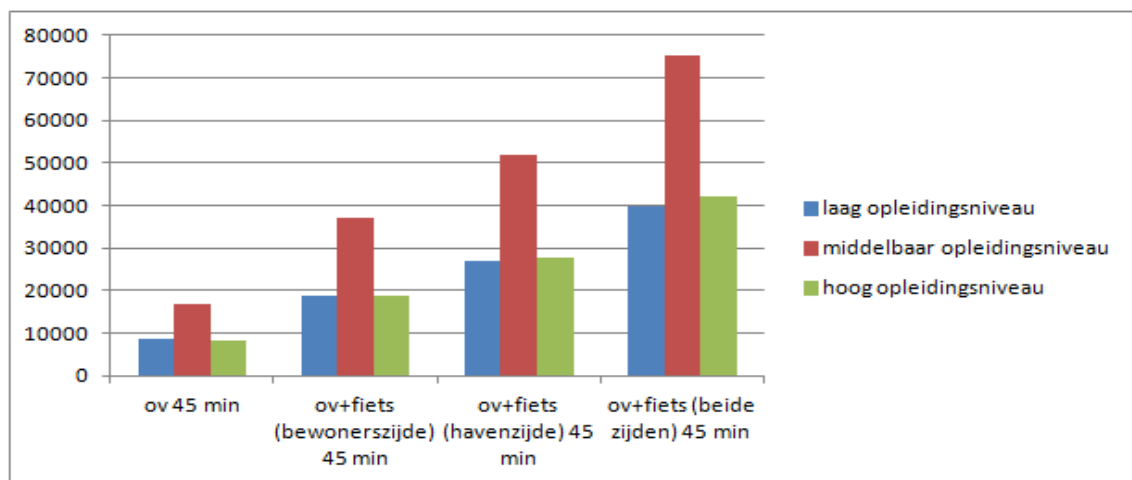
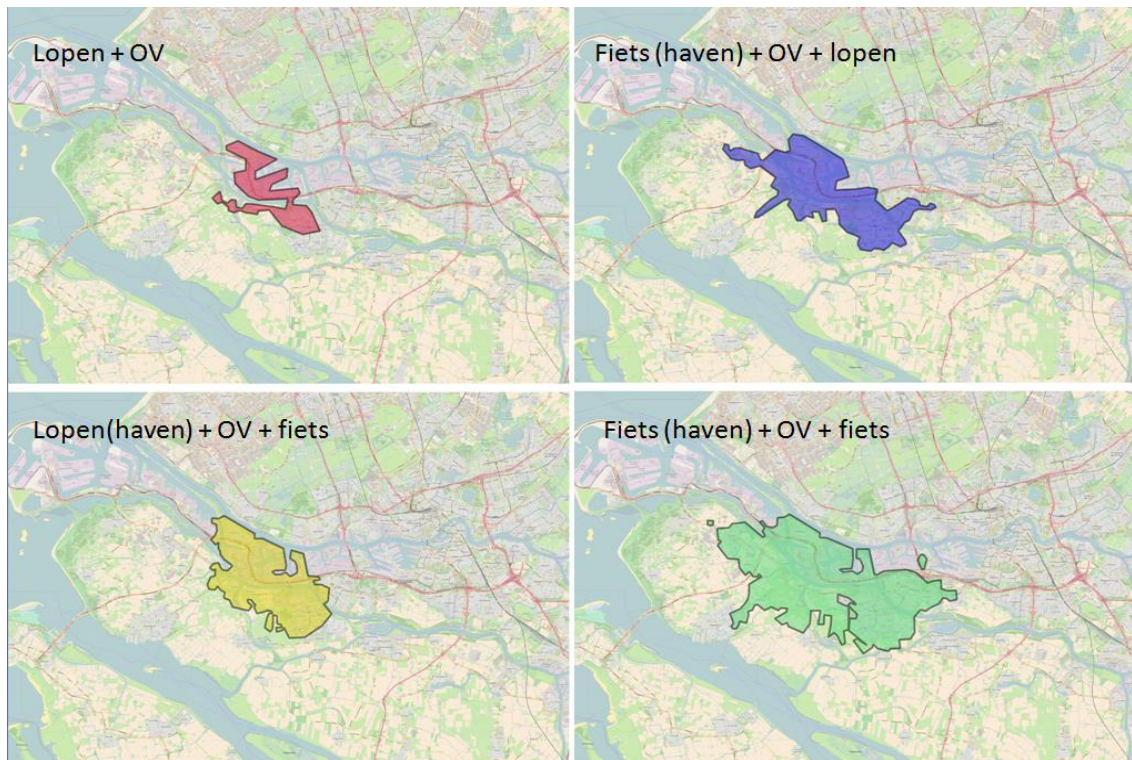
3.3 Reistijd per auto

Voor de reistijd per auto is gebruik gemaakt van RDW data voor het hoofdwegennet. Deze informatie is aangevuld met de gegevens uit Roportis. Roportis is een analysetool van het Havenbedrijf waarmee de snelheid op verschillende wegen binnen het havengebied wordt gemeten. Voor alle overige routes is gebruik gemaakt van Google Maps-data om gemiddelde reistijden af te leiden van de historische database die Google heeft opgebouwd (op basis van zgn. *floating data* van onder meer Android apparaten). Deze informatie is tot op bepaalde hoogte terug te leiden tot snelheden op wegvakken. Op deze manier konden we een isochroon bepalen van de bereikte afstand vanaf de Botlek.

4 Bereikbaarheid

Dit hoofdstuk gaat in op de eigenlijke bereikbaarheidsanalyse. De bereikbaarheid van de pilot onderzoekslocatie wordt berekend en op basis daarvan wordt een indicator vastgesteld voor bereikbaarheid per onderscheiden modaliteit.

4.1 Bereikbaarheid per openbaar vervoer



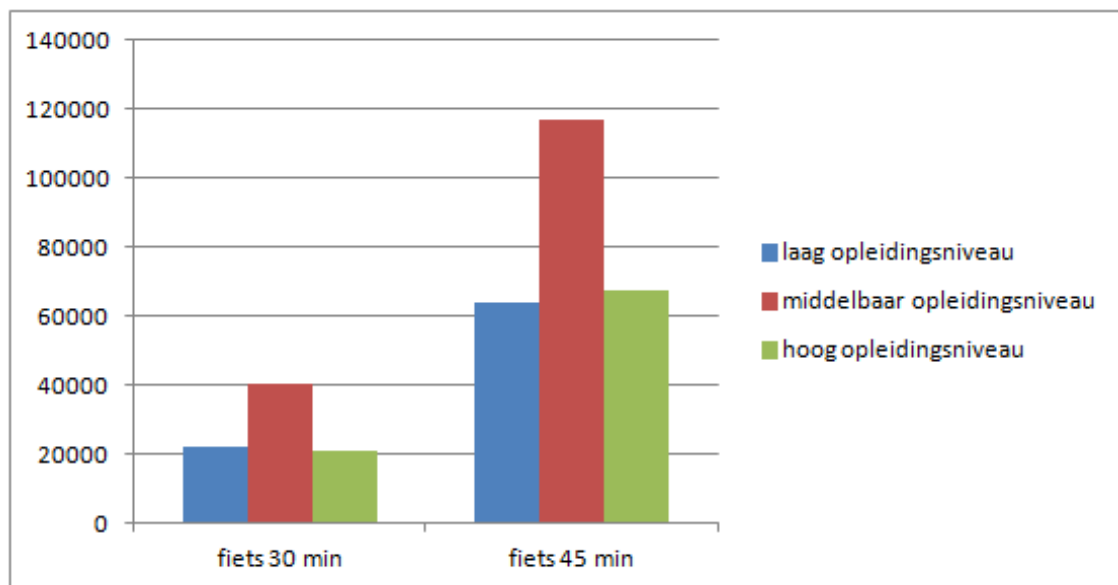
De locatie in de Botlek bevindt zich midden in het havengebied en daarmee is in de huidige situatie geen hoge kwaliteit van het OV te verwachten.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt echter dat het gebruik van fiets als voor- en/of natransport een groot effect kan hebben op het aantal personen voor wie de locatie bereikbaar is binnen de gegeven richttijden. Het gebruik van fietsen aan de havenzijde vraagt om de implementatie van een fietsdeelsysteem bij de haltes in het havengebied; dit vergroot de bereikbaarheid met een factor 2 tot 3 ten opzichte van een situatie zonder fietsen aan de havenzijde. De bereikbaarheid blijft echter relatief beperkt: binnen een uur kunnen vanaf de pilotlocatie de helft van Voorne-Putten en het gebied tussen Spijkenisse en Rotterdam worden bereikt, maar Rotterdam (en dus bijvoorbeeld ook Rotterdam-Zuid, met een aanzienlijk potentieel arbeidsreservoir) zelf nog niet.

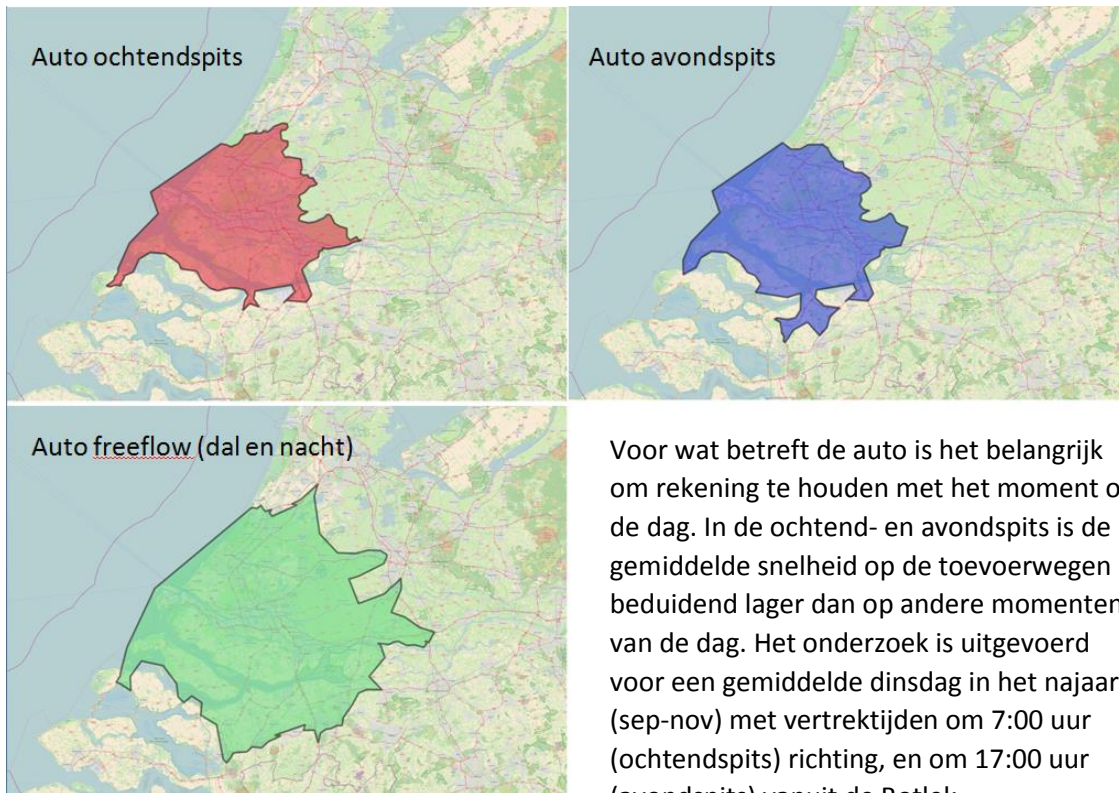
4.2 Bereikbaarheid per fiets



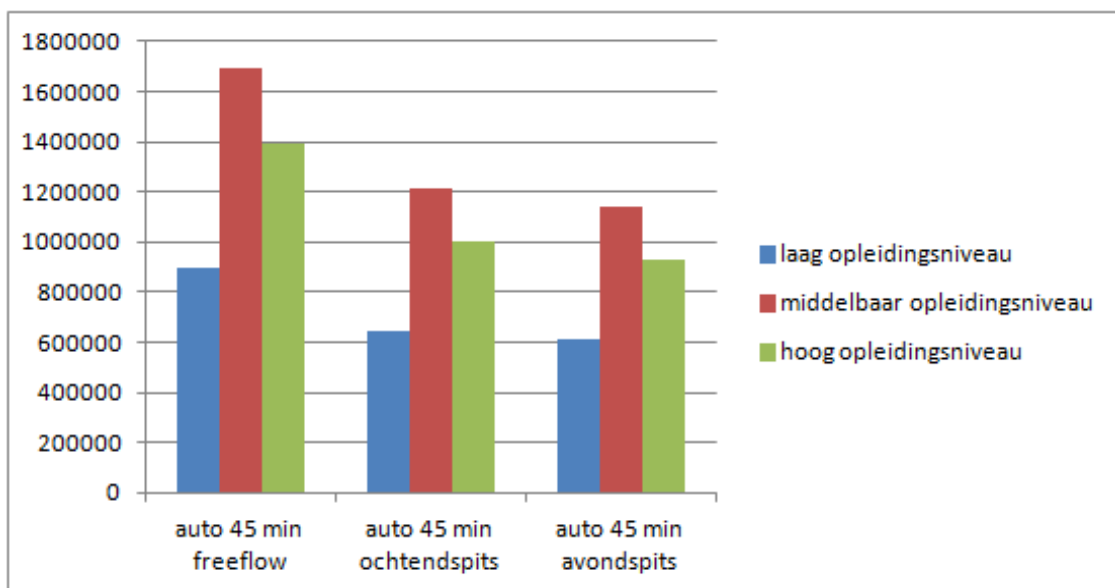
Per fiets is een reistijd van 45 minuten niet voor iedereen even realistisch. Dit betekent dat de werknemer op een dag anderhalf uur fietst om van en naar het werk te komen. Om deze reden is ten aanzien van de fiets gekozen om uit te gaan van twee verschillende reistijden. Binnen de realistischere reistijd van 30 minuten wordt weliswaar een groter gebied bereikt dan met de combinatie van OV en lopen, maar de combinatie OV en fiets scoort wel duidelijk beter dan alleen het gebruik van de fiets. Binnen een reistijd van 45 minuten wordt een groter gebied bereikt; hierbij is er overigens wel van uitgegaan dat de fietser direct de pont op kan rijden als hij op de locatie aankomt.



4.3 Bereikbaarheid per auto

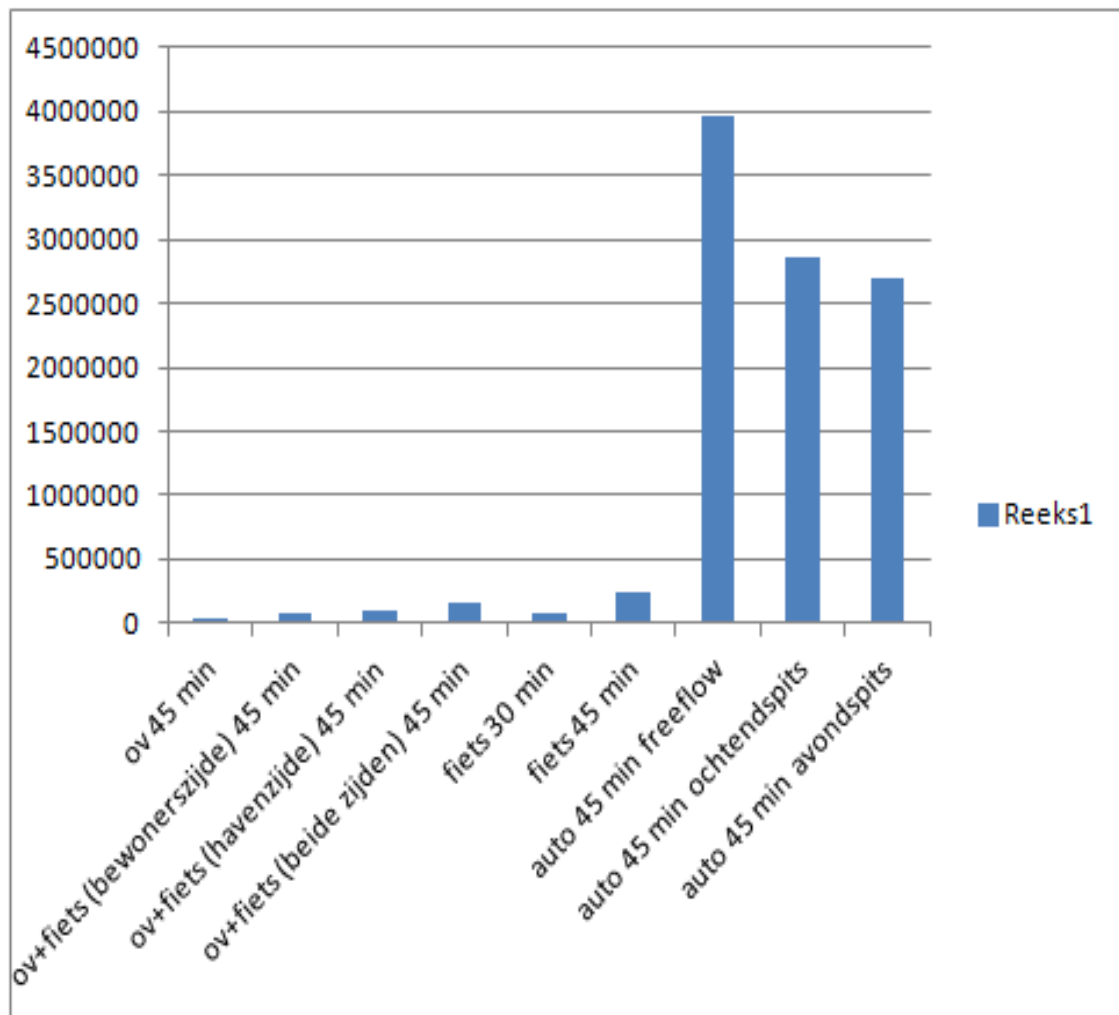


De isochroon voor wat betreft *free flow* is voor het havengebied echter ook zeer interessant. In de haven wordt op veel plekken volcontinu gewerkt in ploegendiensten. Deze ploegendiensten werken niet van negen tot vijf, maar starten en eindigen juist vaak op uren van de dag dat de verkeersdrukke op de weg zeer beperkt is. Dit zijn vaak ook de momenten van de dag dat het OV niet frequent rijdt, waardoor de werknemers overwegend vrijwel zeker gebruik zullen (moeten) maken van de auto.



4.4 Vergelijking

Het autogebruik onder werknemers in de haven is hoog. Dat is niet vreemd als we kijken naar de verschillen in bereikbaarheid tussen de auto en het OV. Met de laatste komt een werknemer in het gunstigste geval tot Pernis en als hij geen gebruik wil maken van de fiets als voor- of natransport is Spijkenisse zelfs het verst haalbare punt binnen 45 minuten. Met de auto, daarentegen, wordt zelfs in de spits het grootste deel van Zuid-Holland bereikt en is de afstand tijdens de shifttijden (niet-kantooruren) nog sneller af te leggen.



5 Conclusies

In dit hoofdstuk worden de conclusies, zienswijzen en handvatten, afgeleid uit de voorgaande hoofdstukken, op een rij gezet die het Havenbedrijf richting haar samenwerkingspartners en andere stakeholders kan gebruiken om te bevorderen dat de bereikbaarheid in de toekomst voldoende wordt gewaarborgd.

5.1 Indicatoren

Voor wie is aangewezen op het OV, is de Botlek op z'n zachtst gezegd geen ideale werklocatie. Dat mag dan misschien geen verbazing wekken, wat wel opvallend is, is dat ook met de fiets als voor- en natransport de bereikbaarheid van de locatie nog relatief beperkt blijft. En dat bijvoorbeeld Rotterdam-Zuid, met een voor het Haven Industrieel Complex interessant potentieel arbeidsreservoir aan laag- en midden opgeleide, om-/herschoolbare arbeidskrachten, 'buiten de boot' blijft vallen.

Het Havenbedrijf wil mede bijdragen aan een vermindering van het aantal mensen dat (alleen) de auto gebruikt om van en naar het werk in het havengebied te reizen, en daarmee bijdraagt aan de toenemende congestie. De indicatoren laten echter zien, dat als het arbeidsreservoir beperkt zou blijven tot het huidige bereik van het OV, met die modaliteit de groei van de werkgelegenheid zeker niet kan worden opgevangen.

Als het gaat om de andere vervoerswijzen, geldt een toenemende behoefte aan gedetailleerder inzicht in waar en hoe ver weg het arbeidsreservoir zich bevindt, dat beschikt over de specifieke vaardigheden en kennis die relevant zijn voor het HIC.

5.2 Maatregelen openbaar vervoer

Ten aanzien van het OV is allereerst aanvullend en meer havengebied-breed onderzoek gewenst naar de kansen voor een combinatie met de fiets, niet alleen als voor- maar ook als natransport. Dit onderzoek zal zich onder andere moeten richten op de vraag welke locaties de grootste potentie en te verwachten impact vertegenwoordigen.

Daarnaast liggen mogelijk interessante kansen in nieuwe vormen en combinaties van collectief en/of openbaar vervoer. Boor de nieuwe concessie Voorne-Putten zijn aanbevelingen gedaan voor de 'verknoping' van shuttle en coach diensten of van pools (bv. VIPRE) en het reguliere OV; door *shift* tijden in volcontinu processen blijkt dit lastig, maar niet onmogelijk. Een haventransferium, waar regulier OV aansluit op *last mile* diensten, kan een andere deel van de oplossing vormen.

Het versterken van de assen Spijkenisse-Rozenburg en Hellevoetsluis-Rozenburg, en het laten doorlopen hiervan vanaf Rozenburg tot aan Maassluis (via het bestaande veer) met aansluiting op de Hoekse Lijn, biedt andere mogelijkheden om de haven en nieuwe (arbeids)markt beter te ontsluiten.

5.3 Maatregelen fiets

Voor fietsers die in staat en bereid zijn om de volledige afstand naar werk te fietsen, moeten in het hele Havengebied en zijn omgeving fietspaden geschikt gemaakt worden. Vooral

richting Voorne Putten bieden bestaande en nieuwe verbindingen interessante kansen. Door deze verbindingen ook geschikt te maken voor snelle (e-)fietsen, wordt ook een interessante 'nieuwe' modaliteit een beter alternatief voor woon-werkverkeer in het havengebied.

5.4 Maatregelen auto

Om het te stellen in woorden die we graag lenen van de Verkeersonderneming in Rotterdam: "Filedieren zijn gewoontedieren." Mensen die eenmaal in de auto zitten, verleid je niet snel om over te stappen. Niet alleen naar OV of fiets op zich, maar ook voor de *last mile*. Toch kan het aanleggen van transferia (met overstap op shuttle en coach diensten) helpen bij het verminderen van gebruik van de auto in de haven, zeker voor de shift-tijden buiten de kantooruren. Hier is het tevens in het belang van werkgevers zelf om ander gedrag dan 'filerijden' te stimuleren. Ook (bedrijfs)mobiliteitsbeleid op het gebied van parkeren en 'carpoolen 2.0' kan daaraan een belangrijke bijdrage leveren en blijft voor het Havenbedrijf in samenwerking met de Verkeersonderneming een onderwerp van inzet.

5.5 Belangen en stakeholders

Waar het gaat om de toegepaste onderzoeksmethode, technologie en data, blijkt een aantal belangen te spelen die door de verschillende betrokken partijen bij het havengebied worden gedeeld. Daarbij constateren we enkele uitdagingen, maar zeker ook kansen.

Arbeidsmarktdata

Arbeidsmarktonderzoek voor Mainport Rotterdam is complex. Enerzijds is de te onderzoeken vraag omvangrijk en divers, want zowel direct en indirect als niet-havengerelateerd.

Anderzijds hebben veel betrokken partijen een primaire verantwoordelijkheid voor de regio Rotterdam, maar bevindt het aanbod zich niet alleen daar. Reistijdsochronen van 45-60 minuten per OV en auto strekken zich immers voorstelbaar uit tot (ver) buiten de regio. Dit betekent dat we moeten kunnen beschikken over data van voldoende kwaliteit en homogeniteit van meerdere regio's/provincies. Hierover kunnen we kort zijn: zeker op het door het Havenbedrijf Rotterdam gevraagde detailniveau is deze vooralsnog niet voorhanden.

Een (nieuw) vervolgonderzoek buiten de Regio Rijnmond, om inzicht te krijgen in het bredere arbeidsreservoir, werd nog niet zo lang geleden door de gemeente Rotterdam en Deltalinqs beschouwd als te omvangrijk (en mogelijk kostbaar). Toch blijken zij, met een aantal partijen, belang te stellen in het verkrijgen van gedetailleerder inzicht in vraag en aanbod op de arbeidsmarkt en de verwachte ontwikkelingen daarin. Dit geldt naast het Havenbedrijf, Deltalinqs en gemeente – o.a. vanuit Onderzoek & Business Intelligence, het Werkgevers Service Punt (WSPR) en cluster Werk & Inkomen i.h.k.v. economische verkenningen – ook voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) – mede in het licht van de operationalisering van de Roadmap Next Economy, 'kansen voor mensen' en gericht op de Sociale Dialoog Mainport Rotterdam (Deltalinqs, FNV, CNV, gemeente Rotterdam en HbR) – de provincie en bv. SEOR, onderdeel van de Erasmus School of Economics (ESE), dat in opdracht van het Havenbedrijf, de gemeente en Deltalinqs periodiek arbeidsmarktonderzoek uitvoert.

Havenbedrijf Rotterdam heeft gezien haar wensen voor gedetailleerder analyses en meet- en stuurmechanismen voor de toekomst, nog veel te winnen bij nauwere samenwerking op dit gebied tussen en met de andere stakeholders.

Mobiliteitsdata

Ook het vervoerssysteem in het havengebied en de Metropoolregio is complex. Tegelijk groeit, naarmate de mate van detailinzicht in de arbeidsmarkt toeneemt, maar in feite ook nu al, de behoefte om de bereikbaarheid en de ketenmobiliteit middels de verschillende modaliteiten nog beter en objectiever, op basis van werkelijke en actuele data, te kunnen analyseren. Hiervoor is weliswaar al veel brondata open beschikbaar, maar vaak is deze voor gedetailleerde analyses nog niet landelijke dekkend of fijnmazig genoeg (auto). Soms is er ook nog beperkt real-time data beschikbaar, evt. in combinatie met historische data (fiets, OV), om te kunnen rekenen met betrouwbare realistische reistijden. Van marktpartijen met een beperkte afzetmarkt vergt het creëren van dit type (verrijkte) dataproducten soms nog (te) forse investeringen. Toch zal ook de kwaliteit van de data, en de keten die er bij komt kijken van bron tot toepassing, kunnen verbeteren wanneer deze wordt toegepast. Naast het open beschikbaar maken van databronnen liggen er daarom, ook voor een project als dit, kansen in het investeren in de toepassing van al beschikbare data.

Toepassingen

Gekoppeld aan het voorgaande constateren we tot slot nog iets belangrijks: waar verkeerskunde en vervoerskunde vroeger vooral werden geassocieerd met modelmatige, soms wekenlange exercities in kantoren van specialisten, is er nu slimme software beschikbaar die een hele nieuwe manier van werken introduceert. De oplossing die wij in dit project hebben toegepast maakt het mogelijk om op een veel laagdrempeliger en actiever wijze dan voorheen maatregelen te simuleren, de impact te analyseren en alternatieven te vergelijken. En daarbij kunnen we ook nog eens eenvoudiger dan voorheen allerlei data met een ruimtelijke component relateren aan het vervoersnetwerk.

Dat biedt geweldige kansen, niet alleen in het werk zoals we dat als mobiliteitsadviseurs al lange tijd voor onze organisaties doen, maar ook voor nieuwe toepassingsgebieden: bijvoorbeeld omdat we met samenwerkingspartners, opdrachtgevers en potentiële klanten – samen om tafel – vestigingslocaties, hun uitgangssituatie en opties voor verbeteringen ‘live’ kunnen analyseren. Next technology voor de next economy in de Rotterdamse Haven.