

Gemeenteraad van Hengelo
Postbus 18
7550AA Hengelo

Gemeente Hengelo

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Onderwerp	Zaaknummer	Uw kenmerk	Datum
Mobiliteitsplan woon-werk voor politieke markt	2384425		11 juni 2019

Geachte leden van de gemeenteraad,

Begin 2020 zullen de medewerkers van de gemeente Hengelo verhuizen naar het nieuwe stadskantoor in de binnenstad. Bij deze bieden wij u ons concept-mobiliteitsplan woon-werk aan.

Mobiliteitsplan

Bij het huidige stadskantoor aan de Hazenweg zijn ruim 300 parkeerplaatsen voor medewerkers beschikbaar. Bij het nieuwe stadskantoor zijn geen parkeerplaatsen voor medewerkers voorzien. We streven er naar dat zoveel mogelijk medewerkers met de fiets en/of het OV naar het nieuwe stadskantoor komen. In het mobiliteitsplan staat beschreven hoe we dit gaan stimuleren. Een aantal medewerkers zal echter voor woon-werkverkeer per auto (moeten) blijven reizen. Om het woon-werkvervoer in goede banen te leiden hebben wij een concept-mobiliteitsplan opgesteld.

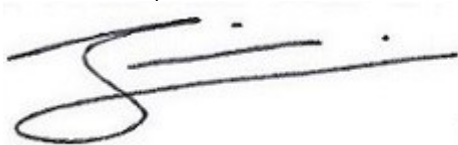
Politieke markt

In het concept mobiliteitsplan staat een overzicht van voorzieningen die er al zijn of die al voorzien zijn. Daarnaast is een overzicht opgenomen met mogelijke aanvullende voorzieningen en maatregelen en de (financiële) consequenties die daarbij horen. Wij kunnen ons voorstellen dat uw Presidium een (beeldvormende) politieke markt organiseert over dit concept-mobiliteitsplan.

Vervolgstappen

Na de politieke markt zullen wij het mobiliteitsplan woon-werk, na verwerking van de wensen en bedenkingen die vanuit uw raad in de politieke markt naar voren zijn gebracht, vóór eind 2019 definitief vaststellen.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Hengelo,
de secretaris, de burgemeester,



De heer J. Eshuis



De heer S.W.J.G Schelberg

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres
Hazenweg 121

E-mailadres
gemeente@hengelo.nl
Telefoonnummer
14-074

Bladnummer

2

Zaaknummer **Uw kenmerk**

2384425

Bijlage: Concept mobiliteitsplan woon-werk

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres

Hazenweg 121

E-mailadres

gemeente@hengelo.nl

Telefoonnummer

14-074

Concept mobiliteitsplan woon – werkvervoer gemeente Hengelo

- I. Inleiding
 - II. Politieke markt
 - III. Uitgangspunten
 - IV. Nota autoparkeren Hengelo 2008
 - V. Bouwvergunning Stads kantoor
 - VI. Onderzoek Parkeerbalans
 - VII. Huidige Reiskosten regeling dienstvervoer
 - VIII. Enquête mobiliteitsonderzoek
 - IX. Mobiliteitsvoorzieningen
 - X. Financiële onderbouwing
 - XI. Voorlopige conclusie
- Bijlage voorzieningen en maatregelen

I. Inleiding

Waarom een mobiliteitsplan? Begin 2020 keert de gemeente Hengelo terug naar het stadhuis en het nieuwe stads kantoor in de binnenstad. Een aantal medewerkers komt met de auto naar het stads kantoor (16.600 m² bvo¹) aan de Hazenweg, dat beschikt over een parkeerterrein met ruim 300 parkeerplaatsen. Bij het nieuwe stads kantoor zijn, net als bij het oude stads kantoor (met 9.937 m² bvo) in de binnenstad, geen parkeervoorzieningen specifiek voor medewerkers voorzien. Wel komt er in de parkeerkelder van zo'n 2.200 m² een stallingsruimte voor circa 65 auto's. Bij het stadhuis naast het voormalige info centrum waren op het maaiveld 8 tot maximaal 9 afgesloten parkeerplaatsen aanwezig.

II. Politieke markt

Op 11 december 2017 is een initiatiefvoorstel ingediend met als doel om:

- 175 parkeerplaatsen bij de parkeergarage in de Hofstedestraat en 125 parkeerplaatsen bij parkeergarage Thiemsbrug te huren met ingang van 1 januari 2019 of zoveel later als nodig is en het aanpassen van dit besluit op basis van het feitelijk aantal aangevraagde parkeerplaatsen door het college en de afspraken met het personeel;
- In overleg te treden met de overlegorganen van het personeel over dit raadsvoorstel en het vragen van een eigen bijdrage voor het auto-parkeren;
- In overleg treden met de bewoners in het gebied ten noorden van het stads kantoor over het instellen van een blauwe zone in hun woongebied;
- De gevolgen van dit raadsbesluit op te nemen in de begroting 2019.

Het (toenmalige) college heeft daarop wensen en bedenkingen geuit richting raad per brief (2188582) van 9 januari 2018. Daarbij is aangegeven dat het college de doelstelling van het initiatiefvoorstel op hoofdlijnen onderschrijft. Het is immers in het algemeen belang om goed in te spelen op de parkeerbehoefte die ontstaat bij de ingebruikname van het nieuwe stads kantoor. Wel staat het college daarbij een samenhangende aanpak voor van parkeren in de binnenstad.

Op 31 januari 2018 heeft vervolgens een politieke markt plaatsgevonden over dit onderwerp, waarbij van de zijde van het college is toegelicht wat de stand van zaken is en hoe het vervolg er uit ziet. Initiatiefnemer heeft het voorstel daarna mee teruggenomen naar de fractie en (nog) niet weer aangeboden aan de raad.

III. Uitgangspunten

Hoe gaan medewerkers naar het werk? Lopend, fietsend, per openbaar vervoer of met de auto? Elke medewerker van de gemeente Hengelo maakt daarin een keuze die bij hem of haar past. Voor sommige medewerkers is de auto vanwege ligging of reisafstand praktisch gezien het enig mogelijke vervoermiddel, voor anderen is trein of fiets ook een goede optie. De gemeente voorziet als werkgever niet in een reiskostenvergoeding voor medewerkers. De gemeente streeft er naar het aantal autokilometers voor woon-werkverkeer en dienstreizen van gemeentelijke medewerkers

¹ Bvo = bruto vloeroppervlak

te verminderen. Bovendien heeft Hengelo een naam hoog te houden als het gaat om fietsverkeer; daarbij werkt het overtuigender als de gemeente zelf ook actief het fietsverkeer stimuleert.

Drie uitgangspunten zijn daarom bij het opstellen van dit plan gehanteerd:

- Het plan gaat uit van het stimuleren van het fiets- en OV-gebruik, niet van het ontmoedigen van de auto;
- De realiteit is, dat een groep medewerkers voor woon-werkvervoer aangewezen blijft op de auto;
- Voor dienstreizen stelt de gemeente vervoersmiddelen, zoals ov-faciliteiten, fietsen en auto's, beschikbaar. Medewerkers hoeven dus niet meer naar het werk te komen met de auto, omdat ze die voor hun werk nodig hebben.

IV. Nota autoparkeren Hengelo 2008

In de geldende Nota autoparkeren 2008 zijn parkeernormen vastgesteld. Voor de parkeernorm per functie wordt de gemiddelde waarde genomen van de CROW parkeercijfers (CROW publicatie 182). In deze publicatie wordt er voor de parkeercijfers bovendien gedifferentieerd naar drie gebieden, te weten centrum, de schil/overloopgebied en de rest bebouwde kom. Voor Hengelo geldt deze opdeling ook. Het stadskantoor ligt binnen de centrumring. Om het centrum ook in de spitsuren bereikbaar te houden worden in de Nota autoparkeren niet de maximale kerncijfers gehanteerd, maar zoals gezegd de gemiddelden. Voor verschillende doelgroepen wordt voor parkeernormen verschillend beleid gevoerd: sturend parkeerbeleid voor werknemers en vraagvolgend parkeerbeleid voor bezoekers en bewoners.

Voor werknemers geldt een andere begrenzing en normering. Dit omdat de gemeente hierin een sturend beleid voert (GVVP 2003) om overlast/congestie door automobiliteit op met name de centrumring te beperken. Hier wordt een onderscheid gemaakt naar de drie gebieden. Bij bedrijven wordt als grens voor het centrumgebied niet de centrumring aangehouden, maar een straal van circa 500 meter om het station heen.

Voor bedrijven tot de grens van 500 meter om het station is een normering aangehouden die uitgaat van 0,2 parkeerplaats per werknemer. De normering is omgezet naar een norm van 0,8 parkeerplaatsen per 100 m². Buiten deze grens geldt de gemiddelde norm afgeleid van de CROW-kerncijfers voor de diverse 'werken'-functies.

Voor werknemers wordt in de Nota autoparkeren Hengelo 2008 als maximaal acceptabele loopafstand van parkeer- tot werkplek een afstand van 500 meter aangehouden; in dit rapport wordt hiervoor een straal van 500 meter gehanteerd, waardoor de gebieden 'Omgeving ROC' en 'Zuidzijde station' buiten de scope van de analyse vallen.

V. Bouwvergunning Stadskantoor

Op 23 juli 2013 is een vergunning verleend voor het bouwen van een stadskantoor. In de basis moet elke aanvrager voldoen aan een parkeernorm. Dat betekent dat parkeren in principe moet worden opgelost op eigen terrein.

De parkeernorm voor (commerciële) dienstverlening met baliefunctie uit de Nota autoparkeren 2008 voor gebieden tot de grens van de centrumring bedraagt dus 0,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Met circa 10.551 m² bvo komt dit neer op circa 84 parkeerplaatsen volgens de norm.

In specifieke gevallen kan - gemotiveerd – worden afgeweken van deze richtlijn. Redenen voor afwijking (kunnen) zijn:

- Een zeer goede toegankelijkheid van het gebied met het OV;
- Gesitueerd binnen een autovrije ring;
- De baliefunctie was er altijd al in het stadshuis;
- Er gaat gebruik worden gemaakt van een duurzaam wagenpark;
- Goede voorzieningen voor fiets parkeren in het nieuwe stadskantoor.

Dit gecombineerd rechtvaardigt om de norm naar beneden bij te stellen. Vóór de tijdelijke verhuizing was de gemeentelijke organisatie bovendien ook gehuisvest in de binnenstad. Er waren verschillende locaties: naast het stadhuis en het oude stadskantoor waren er kantoren in onder meer de Telgenflat, de Reitzstraat en de Deurningerstraat. Het gros van de medewerkers werkte

echter in de binnenstad. In die periode waren ook geen parkeerplekken voor gemeente ambtenaren beschikbaar.

Vóór de tijdelijke verhuizing was er slechts een gering aantal dienstauto's beschikbaar, namelijk voor specifieke functies zoals stadstoezicht, de bodes en groenonderhoud. Momenteel zijn er 22 dienstauto's die deels beschikbaar zijn voor alle medewerkers, maar op dit moment nog wel op basis van 'op is op'. Per 1 januari 2020 komt er een nieuw, duurzaam wagenpark voor dienstvervoer beschikbaar. Dit wagenpark wordt flexibel: het aantal beschikbare auto's (en (elektrische) fietsen) wordt aangepast aan de behoefte. We kopen mobiliteit in naar behoefte. Dit zal een substantiële vermindering betekenen van het aantal medewerkers dat met de auto naar het werk moet komen, omdat deze medewerkers hun auto niet meer voor het werk nodig hebben.

Gelet op het voorgaande zijn de circa 65 parkeerplaatsen op eigen terrein (stallingsruimte onder het nieuwe stadskantoor) voldoende.

VI. Onderzoek Parkeerbalans

Het bureau Spark heeft in opdracht van de gemeente Hengelo een tweetal onderzoeken gedaan: *'Analyse parkeersituatie stadskantoor Hengelo'* en *'Dynamische parkeerbalans binnenstad Hengelo'*. Het eerste onderzoek (rapportage 20 december 2018) brengt de gevolgen van de terugkeer van de gemeentelijke organisatie naar de binnenstad in beeld. Het tweede onderzoek (11 maart 2019) beschrijft de situatie rond alle ontwikkelingen in de gehele binnenstad.

Op basis van de huidige parkeercapaciteit en de gemiddelde bezetting, kan worden geconcludeerd dat in het centrum van Hengelo op werkdagen momenteel voldoende restcapaciteit aanwezig is binnen het fiscale parkeerareaal. Hiermee zou de verwachte parkeerbehoefte op kunnen worden gevangen.

In de aankomende jaren vindt echter een aantal geplande ontwikkelingen plaats waarbij openbare parkeercapaciteit verloren zal gaan. Na het doorvoeren van deze plannen, en het daarbij opheffen van de betreffende parkeerplaatsen, kan worden geconstateerd dat op het maaiveld mogelijk een tekort zal ontstaan op piekmomenten; dit zijn bijvoorbeeld dagen met slecht weer waarop een groot deel van de werknemers met de auto naar het werk zal gaan. Bij het aanhouden van een bezettingsgraad van 85% zal een tekort ontstaan van een kleine 150 parkeerplaatsen. Ook in het geval er wordt uitgegaan van een (niet-wenselijke) bezetting van 100%, is er nog steeds sprake van een tekort aan parkeerplaatsen. Bij een bezetting van 100% zal het zoekverkeer sterk toenemen, wat kan zorgen voor een substantiële toename in drukte op de weg. Hierbij wordt er wel van uitgegaan dat medewerkers van de gemeente Hengelo betaald parkeren in de omgeving van het stadskantoor. De inschatting is echter niet dat alle medewerkers € 7,60 gaan betalen om een dag te parkeren maar een deel ook zal kiezen voor andere alternatieven als openbaar vervoer en de vrije parkeerplaatsen buiten het gereguleerde gebied.

Het verwachte tekort aan (fiscale) parkeerplaatsen zal zich voordoen vanaf het jaar 2020 indien rekening wordt gehouden met de geplande ontwikkelingen in en rondom de binnenstad. Aangezien men graag dicht bij de werkplek wil parkeren, zal, afhankelijk van de maatregelen die zullen worden getroffen, ook het wegverkeer in de gebieden rondom het stadskantoor flink kunnen toenemen door het woon-werkverkeer dat zich naar het centrum van Hengelo verplaatst. Indien medewerkers in het ongereguleerde gebied in de woonwijken parkeren, is het tevens denkbaar dat zij in de ochtend arriveren voordat een deel van de bewoners vertrekt, wat tot onwenselijke situaties kan leiden.

Conclusie van Spark is dat vanuit de gemeente daarom maatregelen moeten worden getroffen om de parkeerdruk niet te hoog op te laten lopen en deze evenwichtig te verdelen over het parkeerareaal. Dit kunnen bijvoorbeeld maatregelen zijn om gebruik van andere vervoermiddelen dan de auto te stimuleren en om parkeergelden niet aan medewerkers te vergoeden.

We willen met een goed maatregelenpakket voorkomen dat er overlast wordt ervaren in de wijken (zonder fiscaal parkeerregime). Omwonenden die parkeeroverlast ervaren kunnen een blauwe zone aanvragen voor (een deel van hun straat). Het is wel cruciaal dat er voldoende handhaving capaciteit is voor de blauwe zones. Dat zou betekenen dat de huidige capaciteit moet worden uitgebreid. Het is echter de verwachting dat een goed pakket maatregelen ervoor zal zorgen dat er juist minder behoefte zal bestaan aan blauwe zones.

VII. Huidige Reiskostenregeling dienstvervoer

De gemeente kent een vergoedingsregeling voor gemaakte reiskosten, afhankelijk van de reden.

De belangrijkste reiskosten zijn die in verband met

- woon- werkverkeer;
- dienstreizen;
- studie.

Woon- werkverkeer

De gemeente vergoedt volgens de reisregeling geen reiskosten voor woon- werkverkeer.

Reiskostenforfait

Door gebruik te maken van de doelen in het IKB (Individueel Keuze Budget) kunnen medewerkers de reiskosten voor woon-werkverkeer fiscaal uitruilen, hierdoor is er een belastingvoordeel. De medewerker kan € 0,19 per kilometer woon-werkafstand uitruilen. Gemiddeld houdt een medewerker 40% van het uitgeruilde bedrag over.

Dienstreizen

Dienstreizen vinden in principe plaats met het openbaar vervoer. Als men op dit moment toch besluit met de auto te reizen dan bedraagt de kilometervergoeding € 0,19 per kilometer. In uitzonderlijke situaties (bijv. als meer collega's tegelijk reizen) kan een hogere kilometervergoeding van € 0,37 per kilometer worden toegekend. Dit kan alleen met toestemming van de leidinggevende. Parkeerkosten worden in alle gevallen niet vergoed.

Business Card OV

Als medewerkers een dienstreis moet maken, kunnen ze gebruik maken van een Business Card van de gemeente.

Studie

Reiskosten in verband met studie worden vergoed:

- op basis van de minst kostbare manier van openbaar vervoer;
- eigen auto, als het reisdoel niet doelmatig met openbaar vervoer te bereiken is, ten grootte van de fiscaalvrije kilometervergoeding (€ 0,19 per kilometer), alleen met toestemming van de leidinggevende. Parkeerkosten worden niet vergoed;
- als lessen worden gevolgd of het examen wordt afgelegd binnen de gemeente Hengelo worden reiskosten niet vergoed.

VIII. Enquête mobiliteitsonderzoek

Twente Mobiel heeft in 2018 in opdracht van de gemeente Hengelo DTV consultants in de arm genomen om de medewerkers enquête uit te voeren. De enquête heeft opengestaan van 26 maart tot 2 april 2018. Op maandag 14 mei 2018 is de definitieve rapportage ontvangen. De enquête is uitgezet naar 675 medewerkers. De afdelingen ROZ en Twentebad hebben de enquête niet ontvangen omdat deze afdelingen niet verhuizen naar het stadskantoor. Van die 675 medewerkers hebben 640 de vragenlijst ingevuld. Dit is een responspercentage van 94,8%. Deze hoge respons is ruim voldoende om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over alle medewerkers. De rapportage naar aanleiding van de enquête is per brief (nummer: 2239643) van 7 juni 2018 aangeboden aan de raad.

Samenvatting van de resultaten

De verwachting is dat, inclusief uitzendkrachten en ander tijdelijk personeel, zo'n 750 mensen zullen werken in het nieuwe stadskantoor. De hieronder genoemde aantallen zijn gebaseerd op dit aantal medewerkers. Hiervan zijn er zoals gezegd circa 675 in dienst bij de gemeente. Het GBT heeft inmiddels elders op de Westermaat huisvesting betrokken en verhuist dan ook niet mee naar de nieuwbouw.

Naar de Hazenweg reizen dagelijks gemiddeld 488 (61%) medewerkers per auto. Er zijn 328 medewerkers (41%) van plan om met de auto naar het nieuwe stadskantoor te gaan. Van die 328 medewerkers staan er 200 (61%) open voor stimulerende maatregelen om in plaats van met de auto met de fiets of het OV te gaan. Zulke maatregelen zijn bijvoorbeeld een aanbod om een elektrische fiets met korting te kopen, fietsbeloningen of een OV-kaart met korting. Dat betekent dat het aantal automobilisten zou kunnen dalen tot zo'n 130. Ongeveer 45 medewerkers (14%)

geven aan met de auto naar het werk te komen omdat ze deze nodig hebben voor hun werk. Er wordt gewerkt aan adequaat bedrijfsvervoer ((elektrische) fietsen en auto's) zodat gebruik van de eigen auto voor zakelijke ritten niet meer zal worden vergoed. Dit zal het aantal toekomstige automobilisten nog wat omlaag brengen.

Conclusie

Het is belangrijk om zoveel mogelijk medewerkers met de fiets en/of het OV van en naar het stadskantoor te laten reizen. Er blijft echter een groep van zo'n 130 medewerkers over die met de auto blijft reizen. Deze auto's moeten ergens worden geparkeerd. Er moet daarom worden geïnvesteerd in:

- Stimuleringsmaatregelen fiets- en OV-vervoer
- Parkeeroplossingen

Met het Georganiseerd Overleg (GO) is afgesproken om het concept mobiliteitsplan nog via een (nieuwe) enquête voor te leggen aan de medewerkers voordat deze definitief wordt gemaakt. Op deze wijze vindt nog een check plaats op de effectiviteit van de maatregelen.

IX. Mobiliteitsvoorzieningen

Binnen de gemeente is al een aantal voorzieningen aanwezig en voorzien in het nieuwe stadskantoor (onder A), en een aantal andere is in gang gezet. In de tabel hieronder zijn deze schematisch weergegeven. Daarnaast zijn (optionele) voorzieningen / maatregelen opgenomen in de tabel onder B. Dit kan gezien worden als een keuzemenu waarover het college graag met de raad in gesprek gaat. Deze maatregelen brengen veelal extra kosten met zich mee.

In de bijlage zijn de voorzieningen uit de tabel nader toegelicht.

Voorzieningen die we al hebben / al voorzien zijn			
Voorziening		Kosten / baten medewerker	Kosten werkgever
A1	Fietsparkeergarage nieuwe stadskantoor	geen	Bouw en onderhoud voorziening
A2	Dienstauto parkeren in het nieuwe stadskantoor	geen	Stroom opladen elektrische dienstauto's
A3	Duurzaam deelvervoer	geen	Jaarlijks bedrag voor mobiliteitsmix
A4	Parkeervergunningen maaiveld	Kosten € 62,60 per maand	geen
A5	Parkeervergunningen langparkeerterreinen	Kosten: € 12,50 per maand	geen
A6	OV	Kosten: vervoerskosten OV	geen
A7	Fietsplan IKB (structureel)	Baten: belastingvoordeel van uitruil € 749 voor de fiets en € 250 voor de verzekering (alternatief € 999 voor een fiets) Kosten: restkosten fiets	geen
A8	Tijd- en plaats onafhankelijk werken	geen	geen
Mogelijke voorzieningen ter uitbreiding			
Voorziening		Kosten / baten medewerker	Kosten werkgever
B1	Fietsstimulering (eenmalig)	Baten: belastingvoordeel bedrag stimuleringsmaatregel Kosten: restkosten fiets	Kosten overschrijding vrije ruimte WKR (80% van ± € 100.000) = € 80.000 incidenteel
B2	Leasefietspark (De mogelijkheden moeten nog verder worden uitgezocht indien dit een optie lijkt)	geen	Kosten aanschaf, onderhoud en vervanging €210.000 structureel per jaar, of Kosten leasecontract € 250.000 - € 350.000 all-in
B3	Vergoeding van € 0,19 per kilometer voor medewerkers die op de	Kosten: eventuele kosten hoger dan € 0,19 per kilometer	± €340.000 structureel per jaar (Dit is een schatting op basis van gemiddelden)

	fiets en/of met het OV reizen		
B4	Leasefiets contract elektrische fiets bij fietsaanbieder met collectiviteitskorting	Baten: korting leaseprijs Kosten: rest leasekosten	Geen
B5	Uitruil kosten langparkeer abonnement in het IKB	Baten: belastingvoordeel van gemiddeld 40% van € 150,- Kosten: 60% van € 150,-	80% van een eventuele overschrijding van de vrije ruimte WKR (maximaal 80% van € 17.850 = € 14.280)
B6	Parkeerterrein achter de Creatieve Fabriek	€ 600 per jaar	geen
B7	Abonnement met collectiviteitskorting P-garages De Beurs en Thiemsbrug	Kosten: circa € 40 per maand	geen
B8	Werknemers abonnementen de Beurs	Kosten: Richtinggevend circa € 20 per maand Baten: aantrekkelijk geprijsde parkeeroplossing	Kosten: - aanvullend onderzoek bureau Spark - mogelijk strijdig met Wet Markt en Overheid - uitgifte en beheer abonnementen
B9	Langparkeerterrein aan de rand van de stad in combinatie met fietsenstalling	Geen	PM (huur terrein, bouw fietsenstalling, eventueel aanschaf dienstfietsen)
B10a	NS Dal voordeelkaart voor medewerkers 40% korting in het weekend en buiten de spits	Baten: bedrag voordeelkaart en Kosten: overige kosten van reizen met het OV	€ 52,- per deelnemende medewerker per jaar
B10b	NS Altijd voordeelkaart 40% korting in het weekend en buiten de spits en 20% korting in de spits	Baten: bedrag voordeelkaart Kosten: overige kosten van reizen met het OV	€ 23 per maand per deelnemende medewerker
B10c	Blauwnet: Altijd Voordeel Oost 20% korting in de ochtendspits en 40% korting buiten de spits, in het weekend en feestdagen. Geldig in Gelderland, Overijssel en Flevoland (excl. Almere en Lelystad, NS en Valleilijn)	Baten: bedrag voordeelkaart en Kosten: overige kosten van reizen met het OV	Alleen de Bus: € 16 per maand (€ 160 per jaar) per deelnemende medewerker Voor Bus en trein €26 per maand (€ 260 per jaar) per deelnemende medewerker
B11	Stimulering wonen in Hengelo door vergoeding verhuiskosten	Baten: verhuiskostenvergoeding Kosten: overige kosten verhuizing	PM (verhuiskostenvergoeding)
B12	Medewerkers die op de auto aangewezen zijn stimuleren te carpoolen	Baten: verlaging reiskosten	geen

X. Financiële onderbouwing

Er is geen (geormerkt) budget voor woon-werkvervoer. Wel is er een structureel P&O budget van ongeveer € 54.000 per jaar dat ingezet zou kunnen worden voor dit doel.

XI. Voorlopige conclusie

De gemeente keert onder meer terug naar de binnenstad om bij te dragen aan de levendigheid en de economische levensvatbaarheid. Vanzelfsprekend komen er naast medewerkers dus ook weer bezoekers naar het stadhuis / stadskantoor in de binnenstad. Ondanks dat steeds meer diensten ook digitaal beschikbaar worden gesteld verwachten we jaarlijks zo'n 100.000 bezoekers. De ondernemers in de binnenstad zullen er van profiteren als een deel van deze bezoekers dit combineert met een bezoek aan de binnenstad. Dit is een belangrijk doel van de terugkeer.

Medewerkers van de gemeente worden gestimuleerd om voor woon-werk- en zakelijk verkeer meer gebruik te maken van openbaar vervoer en fiets, in plaats van de auto.

Voor medewerkers die toch een auto voor het werk nodig hebben, is een aantal maatregelen genomen. Medewerkers die voor het werk, of om andere zwaarwegende redenen, de auto moeten gebruiken, gebruiken voortaan een deelauto die kan worden gestald in de parkeergarage onder het stadskantoor. Daarvoor zijn er zo'n 65 'stallingsplaatsen' beschikbaar. In het oude stadskantoor (9.397 bruto vloeroppervlak) was dit niet het geval. Voorheen werd door medewerkers van de gemeente ook op straat of in een van de parkeergarages geparkeerd. Medewerkers zullen dus niet langer zakelijk op straat hoeven te parkeren. Dienstauto's zullen uiteraard tijdens het werk in voorkomende gevallen wel op straat moeten parkeren.

Wij stellen maatregelen voor om te zorgen voor een structurele vermindering van het aantal medewerkers dat met de auto naar het werk gaat. Het betreft een mix van maatregelen als onderdeel van het nieuwe vervoerplan dat hiervoor is geschetst. Een aantal voorzieningen hebben we al, zoals een fietsplan in het IKB, of zijn voorzien in het nieuwe stadskantoor, zoals goede fietsparkeervoorzieningen. In de tabel hiervoor is een aantal mogelijke extra maatregelen genoemd. Maatregelen moeten zo effectief mogelijk zijn, maar tegelijk zo weinig mogelijk gemeenschapsgeld kosten.

De wijken rond de blauwe zones zijn voor eenieder openbaar toegankelijk. Er mag kosteloos door iedereen worden geparkeerd, dus ook door medewerkers van de gemeente Hengelo. Maar medewerkers van de gemeente Hengelo zijn ambtenaren die een dienende taak hebben naar de samenleving. Vanuit het college zal daarom een dringend beroep op hen worden gedaan om niet te parkeren in de wijken rondom de blauwe zones. Er worden voldoende alternatieve (parkeer)mogelijkheden aangeboden. Desondanks zullen, net als bij andere bedrijven en instellingen de stad, ook medewerkers van de gemeente na de terugkeer naar de binnenstad parkeerplekken in de stad blijven gebruiken. Wij verwachten echter dat de maatregelen voldoende waarborgen bieden voor behoud van de leefbaarheid en bereikbaarheid van onze stad. Het aantal straten waar blauwe zones nodig zijn zal door dit pakket maatregelen naar onze verwachting afnemen.

Alle praktische en financiële aspecten afwegend (zie bijlage) is het advies als volgt:

Incidenteel

Een eenmalige verhoging van de uitruil mogelijkheid aanschaf fiets waardoor de vrije ruimte in de WKR eenmalig met maximaal € 100.000 wordt overschreden. Kosten: maximaal € 80.000.

Structureel

- Werknemers parkeerabonnementen De Beurs (richtinggevend € 20,- per maand);
- OV stimuleren, bijvoorbeeld OV-daluren abonnementen voor beperkt aantal medewerkers;
- Medewerkers stimuleren om met de fiets te komen en te carpoolen.

Vervolg

Dit concept mobiliteitsplan wordt voorgelegd aan het GO en de individuele medewerkers (via een enquête) en aan de raad voor zienswijzen en bedenkingen. Voor eind 2019 zal het college deze input vervolgens verwerken en een definitief mobiliteitsplan voor woon-werk verkeer van medewerkers van de gemeente Hengelo vaststellen.

BIJLAGE VOORZIENINGEN EN MAATREGELEN

A. Wat is er al en wat gaan we doen in het kader van de verhuizing?

1. Fietsparkeergarage in het nieuwe stadskantoor

In het nieuwe stadskantoor komt een ruime fietsparkeergarage met voldoende oplaadpunten voor elektrische fietsen, douche- en omkleedfaciliteiten en een ruimte om fietskleding te drogen. Er is plaats voor circa 377 fietsen. Naar behoefte kan dit aantal worden uitgebreid naar 668 plaatsen. Bij de maatvoering is rekening gehouden met de huidige (bredere) fietsen en bij de stallingsmogelijkheden met het gewicht van de (elektrische) fietsen. Er worden circa 40 laadplekken voor elektrische fietsen gerealiseerd (in de huidige stalling aan de Hazenweg zijn dit er 18).

2. Auto parkeren in het nieuwe stadskantoor

Onder het nieuwe stadskantoor komen circa 65 parkeer- c.q. stallingsplaatsen beschikbaar. Daarvan maken 20 laadplekken voor elektrische dienstauto's deel uit. De stallingsplaatsen zijn in eerste aanleg bedoeld voor dienstauto's en parkeren voor mindervalide medewerkers, maar niet voor parkeerplaatsen voor bezoekers of medewerkers in het algemeen.

3. Implementatie duurzaam deelfervoer

De gemeente Hengelo is bezig haar zakelijke mobiliteitsbewegingen te verduurzamen. Op 1 januari 2020 is duurzaam deelfervoer operationeel. Deze mobiliteitsservice biedt een mix van elektrische auto's, OV-kaarten en (elektrische) fietsen. Het aanbod is flexibel: de aanbieder speelt in op de behoefte in de organisatie. Medewerkers kunnen hiervan gebruik maken voor hun zakelijke vervoersbewegingen. Binnen de organisatie worden afspraken gemaakt over welk vervoersmiddel wanneer de voorkeur heeft.

In de huidige situatie gebruiken veel medewerkers hun eigen auto voor zakelijk vervoer. Door het beschikbaar stellen van duurzaam deelfervoer is het niet meer noodzakelijk om de eigen auto te gebruiken, en zullen zakelijke ritten met de eigen auto niet meer worden vergoed. Naar verwachting heeft dit substantiële invloed op de keuzes die medewerkers maken voor hun woonwerk verkeer.

4. Parkeervergunningen en langparkeerterreinen binnenstad

Het is mogelijk om voor het centrum een parkeervergunning te kopen. Daarmee kan op alle betaalde parkeerplaatsen op het maaiveld worden geparkeerd. Zo'n vergunning kost € 62,50 per maand. Het is ook mogelijk om voor € 150,- per jaar (€ 12,50 per maand) een aanzienlijk goedkopere vergunning te kopen voor één van de langparkeerterreinen.

Voor de volgende terreinen, alle op loopafstand van het stadskantoor, kunnen nog vergunningen worden afgegeven :

- Parkeerterrein Mitchamplein (43 plaatsen + 3 oplaadplaatsen elektrische auto's)
- Parkeerterrein Ir. M. Schefferlaan (43 + 3 oplaadplaatsen elektrische auto's)
- Eikstraat – kan worden aangewezen als langparkeerterrein (27 plaatsen)

In totaal zijn er dus 119 langparkeer vergunningen te vergeven.

Aandachtpunten:

- o Het Mitchamplein komt mogelijk in de toekomst (deels) te vervallen in verband met de reconstructie van het kruispunt Deldenerstraat - Bankastraat en de aanleg van de fietssnelweg F35.
- o Om de Eikstraat aan te wijzen als langparkeerterrein is wijziging van de parkeerbelastingverordening 2020 nodig. De wijziging kan in juli 2019 worden opgenomen zodat de raad deze voor 01-01-2020 heeft goedgekeurd

5. OV

De verhuizing van het stadskantoor naar de binnenstad van Hengelo maakt reizen met het OV voor meer medewerkers aantrekkelijk. Het stadskantoor ligt op loopafstand van het station en heeft meerdere bushaltes in de nabije omgeving. De gemeentelijke organisatie kent geen vaste werktijden meer. Dit geeft medewerkers de mogelijkheid om (vaker) buiten de spits tegen gereduceerd tarief te reizen. Voor veel medewerkers zal de trein of bus op die manier een aantrekkelijker optie zijn dan de auto.

6. Fietsplan in het IKB

Medewerkers kunnen eens per drie jaar de aanschafprijs van een fiets tot maximaal € 749,-, plus een verzekering tot maximaal € 250,- uitruilen in het IKB zodat ze daar belastingvoordeel over krijgen. Het gemiddelde voordeel is 40 % (dus maximaal zo'n € 400). De medewerker schiet het bedrag zelf voor en ruilt dit vervolgens uit in het IKB. Gemiddeld maken zo'n 75 medewerkers per jaar hier gebruik van. Voorstel is de splitsing tussen fiets en verzekering te laten vervallen en één bedrag vast te stellen voor de fiets van maximaal € 999,-. Bezien wordt of de € 82 fietsforfait bij de fiets mag worden opgeteld, zodat het totaal voor een fiets op € 1081 komt.

7. Tijd- en plaats onafhankelijk werken

In het nieuwe stadskantoor wordt door veel² medewerkers tijd- en plaats onafhankelijk gewerkt. Dat betekent dat deze medewerkers niet op vaste tijden werken maar kunnen schuiven met hun werktijden tussen 7.00 uur en 22.00 uur. Ook kunnen zij af en toe thuis werken. Dat betekent dat minder medewerkers dagelijks naar het stadskantoor reizen.

B. Mogelijkheden ter uitbreiding van de voorzieningen

1. Eenmalige uitbreiding fietsplan IKB (incidenteel)

In de enquête hebben rond de 200 medewerkers aangegeven dat zij door stimuleringsmaatregelen overgehaald kunnen worden om de fiets of het OV te pakken in plaats van de auto. De meeste medewerkers die tot deze groep behoren geven aan dat de mogelijkheid om een elektrische fiets of vouwfiets aan te schaffen hen over de streep kan halen.

Voor fietsstimuleringsmaatregelen is budget nodig. In het IKB hebben medewerkers de mogelijkheid om eens in de drie jaar een fiets aan te schaffen. Er kan maximaal € 750 voor een fiets plus € 250 voor een fietsverzekering worden uitgeruild. Jaarlijks wordt gemiddeld voor zo'n € 75.000 uitgeruild. Medewerkers houden van het uitgeruide bedrag van totaal € 1.000 gemiddeld € 400 over (40% belastingvoordeel). Om na de verhuizing naar de binnenstad zoveel mogelijk medewerkers op de fiets te krijgen is het een optie om dit bedrag eenmalig te verhogen. Dan kunnen meer medewerkers deelnemen en kan het bedrag per deelnemer omhoog.

Als organisatie hebben we te maken met de Werkkostenregeling (WKR). In de WKR is een vrije ruimte aangewezen. Deze bedraagt 1,2% (met ingang van 2020 wordt dit 1,7%). Een werkgever kan ter hoogte van het bedrag van de vrije ruimte bepaalde vergoedingen aan medewerkers doen zonder dat hij daar belasting over moet betalen. In Hengelo bedraagt de vrije ruimte ongeveer € 400.000 (met ingang van 2020 ongeveer € 2.000 meer). Kosten die onder de vrije ruimte vallen zijn bijvoorbeeld het fietsplan, uitruil koffiegeld, bepaalde lunches en jubilea en de onkostenvergoedingen voor politieke ambtsdragers. Als de vrije ruimte wordt overschreden moet over het bedrag van de overschrijding 80% belasting worden afgedragen.

Een mogelijkheid om stimuleringsmaatregelen in het kader van de verhuizing naar de binnenstad te financieren is om het bedrag dat voor aanschaf van een fiets in de vrije ruimte valt eenmalig te verhogen. Dat betekent dat de vrije ruimte overschreden zal worden. Als de vrije ruimte met € 100.000 wordt overschreden is een incidenteel budget nodig van € 80.000 (belasting). Dit is gemeenschapsgeld, maar is wel te verantwoorden. Als deze maatregel ervoor zorgt dat minder medewerkers met de auto naar het stadskantoor komen betekent dit dat er minder kans op overlast voor omwonenden is. Het is ook een mogelijkheid om de € 100.000 niet ten laste te laten

² Medewerkers met baliefuncties of roosterdiensten hebben verplichte werk- en aanwezigheidstijden

komen van de vrije ruimte maar het te bruto. De dan te betalen premies en belastingen bedragen echter meer dan 80%. Het is dus het meest gunstig om te overschrijden.

De beschikbare ruimte bedraagt in dit scenario:

€ 100.000 (eenmalige overschrijding vrije ruimte WKR)

€ 75.000 (gemiddelde reguliere uitruil fietsplan)

€ 175.000 (totaal)

De medewerker koopt zelf een (elektrische) fiets en ruilt een bedrag uit in het IKB. Momenteel ruilen gemiddeld 75 medewerkers per jaar een bedrag voor een fiets uit. Uit de enquête is gebleken dat meer medewerkers dan nu voornemens zijn om met de fiets van en naar het nieuwe stadskantoor te reizen. Als het maximaal uit te ruilen bedrag op € 1.250 wordt gesteld dan kunnen 140 medewerkers hiervan gebruik maken. De medewerker houdt van dit bedrag gemiddeld € 500 over (40% belastingvoordeel). Voorstel is dit eenmalige aanbod alleen te doen aan medewerkers die verklaren met de fiets naar het werk te zullen komen.

Aandachtspunt:

- o Het is van tevoren lastig in te schatten hoeveel medewerkers gebruik zouden willen maken van de mogelijkheid om een bedrag voor een fiets uit te ruilen, zeker gezien het feit dat meer medewerkers van plan zijn te gaan fietsen. Om een financieel debacle te voorkomen zal een plafond aan het aantal deelnemers aan deze mogelijkheid ingesteld moeten worden. Met de eenmalige investering van € 100.000 kunnen in plaats van (gemiddeld) 75 medewerkers 140 medewerkers deelnemen. Deze medewerkers hebben bovendien (eenmalig) een groter voordeel.

2. Leasefietspark

De werkgever heeft de mogelijkheid om een (elektrische) leasefiets aan de medewerker ter beschikking te stellen: een 'fiets van de zaak'. Met ingang van 2019 hoeft een medewerker van de Belastingdienst niet meer bij te houden welke kilometers zakelijk en welke kilometers privé zijn maar geldt een bijtelling van 7%. Dit is voor medewerkers een heel aantrekkelijke regeling maar de werkgever moet investeren in de aanschaf, onderhoud en vervanging van de fietsen of een contract afsluiten met een leverancier.

Geschatte kosten bij aanschaf: op basis van 525 fietsen van € 2.000 is de benodigde eenmalige investering € 1.050.000. Er van uitgaande dat de fietsen eens in de 5 jaar worden vervangen betekent dit structureel € 210.000 per jaar plus onderhoudskosten. Het is ook mogelijk om als werkgever een lease contract voor medewerkers af te sluiten bij een leverancier. Dit kost voor hetzelfde aantal medewerkers (afhankelijk van het soort fietsen) tussen de € 250.000 en € 350.000 per jaar, inclusief alle kosten. Mogelijk kan een collectiviteitskorting worden bedongen.

3. Vergoeding van €0,19 per kilometer woon-werkafstand voor degenen die dit op de fiets en/of het OV doen

De werkgever mag belastingvrij € 0,19 per kilometer woon-werkafstand vergoeden. Als dit achteraf gebeurt (dus op declaratiebasis) is het een gerichte vrijstelling die niet ten laste komt van de vrije ruimte in de WKR. Door alleen gefietste of per OV afgelegde kilometers te vergoeden wordt duurzaam woon-werkvervoer gestimuleerd. Aan medewerkers die verklaren voor woon-werkverkeer gebruik te maken van de fiets kan een maandelijkse vergoeding worden verstrekt.

Kosten

Het is niet mogelijk om een exacte kostenraming te maken maar het is wel mogelijk om een schatting te geven. Zoals hierboven aangegeven zullen rond de 130 medewerkers met de auto blijven komen, ook als er stimuleringsmaatregelen komen. Dit is bijvoorbeeld omdat zij te ver weg wonen om te fietsen, met een slechte OV verbinding te maken hebben of de auto aansluitend aan het werk voor privé doeleinden nodig hebben. Dat betekent dat van de 675 medewerkers in dienst van de gemeente Hengelo er 525 met de fiets en/of het OV zullen reizen. Gemiddeld wonen medewerkers die tot deze groep behoren 8 kilometer van het nieuwe stadhuis.

De Belastingdienst gaat uit van 80% van het aantal werkbare dagen (260 per jaar), dus 214 dagen. Dit om vakantie en incidentele ziekte te ondervangen. Een medewerker die 8 km van zijn werk woont en € 0,19 per kilometer vergoeding krijgt, ontvangt per jaar $214 \times 8 \times 2 \times €0,19 = €$

650,56. Om de hele groep van 525 medewerkers dit bedrag te betalen is een structureel budget nodig van € 341.540 per jaar.

Aandachtpunten:

- o De medewerker die deze vergoeding ontvangt kan geen reiskosten meer uitruilen in het reiskostenforfait. Dat betekent dat netto de vergoeding minder aantrekkelijk is dan deze in eerste opzicht lijkt. Als de medewerker het bedrag van €650 uitruilt, houdt hij hiervan gemiddeld 40%, dus € 260 over. Zijn voordeel bedraagt dus niet € 650 maar € 650- € 260 = € 390.
- o Vergoeden van € 0,19 per kilometer moet op declaratiebasis. Dit is een flinke administratieve belasting voor de werkgever.
- o De uitruil mogelijkheid via het reiskostenforfait kost de werkgever geen geld. Het is een belastingvoordeel voor de medewerker. Het komt ook niet ten laste van de vrije ruimte in de WKR want het betreft een gerichte vrijstelling.
- o Controle of medewerkers die de vergoeding van € 0,19 declareren ook daadwerkelijk op de fiets en/of met het OV komen is lastig.

4. Leasefiets contract elektrische fiets bij fietsaanbieder met collectiviteitskorting

Fietsaanbieders bieden leasecontracten aan voor een elektrische fiets. De gemeente zou collectiviteitskorting kunnen bedingen bij een fietsaanbieder voor de medewerkers.

Aandachtpunten:

- o Er zijn veel fietsaanbieders, dus mogelijk is een aanbesteding nodig om een bepaalde leverancier te kiezen;
- o Een collectiviteitskorting zal naar alle waarschijnlijkheid (veel) minder aantrekkelijk zijn dan het fietsplan in het IKB;
- o De medewerker heeft geen vrijheid in het uitkiezen van de aanbieder.

5. Uitruiel aanschafkosten langparkeer abonnement in het IKB

De verwachting is dat 150 – 200 medewerkers regelmatig (130 structureel) met de auto naar het nieuwe stadskantoor zullen reizen. Een langparkeer abonnement kost € 150,- per jaar. Er zijn maximaal 150 abonnementen beschikbaar. Iedereen kan een parkeervergunning algemeen aanvragen, er zijn geen vergunningen gereserveerd voor ambtenaren. Het is mogelijk om de kosten van het abonnement op te nemen als uitruil mogelijkheid in het IKB. Dit komt wel ten laste van de vrije ruimte in de WKR, die daarmee mogelijk overschreden wordt. Bij de maximale afname van 119 abonnementen zou dit maximaal 80% van € 17.850 = € 14.280 kosten.

6. Parkeerterrein achter de Creatieve Fabriek

Achter De Creatieve Fabriek aan de Tuindorpstraat ligt een parkeerterrein met enkele honderden plaatsen. Dit terrein is afgezien van enkele dagen per jaar voor parkeren tijdens evenementen niet in gebruik. Eigenaar BOEi is bereid om parkeer plekken te verhuren voor € 600 per jaar (€ 50 per maand). Dit terrein ligt op loopafstand van het stadskantoor, maar verder weg dan goedkopere locaties als de Thiemsbrug, De Beurs en langparkeerterreinen.

7. Collectiviteitskorting abonnementen Thiemsbrug garage en De Beurs

Parkeergarage Thiemsbrug biedt jaarabonnementen aan waarmee op doordeweekse dagen (maandag t/m vrijdag) geparkeerd kan worden. De exploitant is bereid om collectiviteitskorting te bieden voor mensen die in de binnenstad werken, dus ook voor medewerkers van de gemeente Hengelo. Het huidige tarief is € 55 euro per maand in Thiemsbrug op maandag t/m vrijdag exclusief koopavonden. Een abonnement zal met korting circa € 40 per maand gaan kosten. Parkeergarage De Beurs zou bij dit tarief kunnen aansluiten. Q-park is niet bereid gebleken in gesprek te gaan over een collectiviteitskorting voor parkeergarage De Brink. Er wordt nog onderhandeld met Thiemsbrug over abonnementen met beperkingen in tijd of duur tegen lagere kosten.

De gedachte is dat de reductie tot een parkeertarief van € 40 onvoldoende is voor werknemers van de binnenstad om hen (massaal) te verleiden om te gaan parkeren in de beide parkeergarages. Het gratis aanbod op maaiveld is daarvoor te groot.

8. Werknemers abonnementen De Beurs

De Beurs blijft een openbare garage. Mensen die werken in de binnenstad van Hengelo (medewerkers van de gemeente Hengelo maar ook andere werknemers in de binnenstad) kunnen een werknemersvergunning kopen voor richtinggevend € 20 per maand, of te wel € 240 per jaar. Daarmee kunnen zij van maandag t/m vrijdag van 07.00 tot 19.00 uur in De Beurs parkeren. Ook kan een abonnement worden aangeschaft voor specifieke dagen, tegen een tarief van € 4 per maand per dag. Dus bijvoorbeeld voor drie dagen € 12 per maand.

Om te onderbouwen dat dit het algemeen belang dient en het richtinggevende tarief van € 20 marktconform is, moet op basis van de Wet markt en overheid een nieuw besluit van algemeen belang worden genomen. Hiervoor moet Bureau Spark een nieuw onderzoek uitvoeren. Dit kan mogelijk leiden tot (geringe) een aanpassing van het richtinggevende uitgangstarief van € 20. Andere marktpartijen zoals Q-park kunnen bezwaar en beroep aantekenen tegen zo'n besluit van algemeen belang. Dat is dus een extra procesrisico bij deze optie. Overigens wordt een vergelijkbaar tarief in meerdere steden (bijvoorbeeld Amersfoort) gehanteerd. We beschouwen dit als een maatregel om maatschappelijk vastgoed beter te benutten en onnodige overlast in de omliggende wijken te beperken. Bovendien wordt de parkeerruimte in De Beurs op die tijdstippen (zeer) beperkt gebruikt. Andere werknemers in de binnenstad betalen hetzelfde tarief als medewerkers van de gemeente Hengelo. De voorziening komt op die manier niet ten laste van de vrije ruimte Wkr omdat de medewerker ervoor betaalt. Het wordt dan niet gezien als 'loon' (er is nog geen definitief akkoord van de Belastingdienst ter bevestiging dat dit niet als loon wordt gezien).

Aandachtspunten:

- o Geen of zeer beperkte daling parkeerinkomsten (nu in de begroting voor € 290.000 inclusief btw);
- o De mogelijke (negatieve) invloed op andere maaiveld parkeerinkomsten kan oplopen tot boven de € 50.000 per jaar;
- o Risico van bezwaar en beroep tegen een nieuw besluit van algemeen belang;
- o Risico dat het besluit van algemeen belang dan geen stand houdt en de consequenties die dat met zich meebrengt.

Deze constructie zou ook een optie kunnen zijn voor parkeergarage Thiemsbrug, maar deze is tot op heden niet bereid gebleken abonnementen voor minder dan € 475 per jaar (ongeveer € 40 per maand) aan te bieden (B7).

9. Langparkeerterrein aan de rand van de stad met een fietsenstalling

Achter het voormalige Expo terrein ligt een ruim parkeerterrein. Dit terrein is gunstig gelegen ten opzichte van de snelweg. Een andere optie is het terrein op de hoek Weideweg – Bornsestraat. Dit terrein is iets verder van de snelweg gelegen maar op loopafstand van het stadskantoor. Dit terrein zou opgesteld kunnen worden voor medewerkers van de gemeente Hengelo. In een overdekte fietsenstalling zouden eigen of dienstfietsen kunnen worden gestald. Het is ongeveer een kwartier fietsen van dit terrein naar het nieuwe stadskantoor. Dit vraagt (ook) investering op terrein van derden.

10. OV dal voordeel kaarten voor medewerkers

Steeds meer plaats- en tijd onafhankelijk werken is een maatschappelijke ontwikkeling waar in het nieuwe stadskantoor op wordt ingespeeld. Medewerkers hoeven daarom niet meer iedere dag voor 9 uur aanwezig te zijn. In een aantal gevallen kunnen zij baat hebben bij een OV kaart die in de daluren korting geeft. Er kan met 40% korting worden gereisd op de volgende tijden: vóór 06.30 uur, van 09.00 – 16.00 uur en ná 18.30 uur. Een OV dal voordeel kaart kost € 52 per jaar. Bijkomend voordeel voor medewerkers is, dat gezinsleden van de medewerkers kunnen reizen met meereiskorting. Tijdens weekenden en op feestdagen geldt de korting de hele dag. Uit de enquête is gebleken dat dagelijks met het OV reizen voor 16% (108) van de medewerkers een reële optie is. Indien voor deze medewerkers een OV dalurenkaart wordt aangeschaft dan kost dit structureel € 5.616 per jaar. Indien voor alle 675 medewerkers zo'n kaart wordt aangeschaft dan kost dit € 35.100 per jaar. Gedachte is echter om dit alleen te doen voor mensen die verklaren hier gebruik van te zullen maken voor woon-werk verkeer.

11. Stimuleringscampagne 'wonen in Hengelo'

Medewerkers die in Hengelo wonen kunnen met de fiets naar het nieuwe stadskantoor. Voor een aantal medewerkers die niet in Hengelo wonen en nu dagelijks te maken hebben met lange reistijden is het mogelijk een aantrekkelijk alternatief om in Hengelo te komen wonen. Om deze medewerkers over de streep te trekken kan een aantal opties worden overwogen om een verhuisvergoeding te verstrekken aan medewerkers die bijvoorbeeld meer dan 15 kilometer buiten Hengelo wonen bij verhuizing naar Hengelo binnen een jaar na de overgang naar het nieuwe stadskantoor.

12. Medewerkers die op de auto aangewezen zijn stimuleren te carpoolen met andere medewerkers die bij hen in de buurt wonen.

De meeste medewerkers wonen in Hengelo. Medewerkers die in (iets) verder weg gelegen plaatsen wonen zijn eerder geneigd de auto te nemen. Dit geldt vooral voor medewerkers voor wie het OV lastig te bereiken is. Carpoolen vanaf een carpool plek is dan een prima optie die bovendien zorgt voor lagere reiskosten. Dit zou kunnen worden gefaciliteerd middels een pagina op Intranet of een app.