

Gemeente Hengelo

Gemeenteraad van Hengelo
Postbus 18
7550AA Hengelo

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Onderwerp	Zaaknummer	Uw kenmerk	Datum
Mobiliteitsplan woon-werk	2239643		7 juni 2018

Geachte leden van de gemeenteraad,

Eind 2019 keert de gemeente Hengelo terug naar de nieuwbouw in de binnenstad.

Woon-werk verkeer

Veel medewerkers van de gemeente komen met de auto naar het stadskantoor aan de Hazenweg, dat beschikt over een parkeerterrein met ruim 300 parkeerplaatsen. Bij het nieuwe stadskantoor zijn geen parkeervoorzieningen voor medewerkers voorzien. Eén van de speerpunten voor het nieuwe stadskantoor is duurzaamheid. Zo wordt het goed geïsoleerd met driedubbelglas, en wordt het voorzien van LED-verlichting en warmtepompen. Bovendien komen op het dak circa 200 zonnepanelen te liggen. Woon-werkverkeer per auto is belastend voor het milieu en wordt daarom niet gestimuleerd. Woon-werk verkeer per fiets en OV verdient de voorkeur. De realiteit is echter dat er ook na verhuizing naar de nieuwbouw medewerkers met de auto zullen komen, en dat deze auto's ergens worden geparkeerd. Dit kan betaald op het maaiveld, in een parkeergarage of op een dag-parkeerterrein. Onbetaald kan buiten de blauwe zone worden geparkeerd. Medewerkers hebben daarin een vrije keuze.

Op 31 januari 2018 heeft naar aanleiding van een initiatiefvoorstel van ProHengelo een politieke markt plaatsgevonden over dit onderwerp. Tijdens deze politieke markt is het voornemen uitgesproken om een medewerkers enquête te houden over het woon-werk verkeer naar het nieuwe stadskantoor. Met deze brief presenteren wij u de resultaten hiervan en het vervolgtraject.

Enquête

Twente Mobiel heeft in opdracht van de gemeente Hengelo DTV consultants in de arm genomen om de medewerkers enquête uit te voeren. De enquête is gehouden 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. In bijlage 1 treft u de enquête rapportage aan.

Samenvatting van de resultaten

De verwachting is dat, inclusief uitzendkrachten en ander tijdelijk personeel, zo'n 800 mensen zullen werken in het nieuwe stadskantoor. Dit zijn medewerkers die werken voor de gemeente Hengelo. Het GBT verhuist niet mee naar de nieuwbouw. De hieronder genoemde aantallen zijn gebaseerd op dit aantal medewerkers.

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

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

Bezoekadres
Hazenweg 121

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

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 nodig is. Dit zal het aantal toekomstige automobilisten nog wat omlaag brengen.

Als de optie wordt aangeboden om tegen een (sterk) gereduceerd tarief een abonnement voor een parkeergarage aan te schaffen stijgt het aantal automobilisten significant. Zo'n 29 (6%) ambtenaren die aangeven met de fiets of het OV te komen zeggen dan (vrijwel) zeker toch de auto te pakken, maar het ligt in de lijn der verwachtingen dat van de 62 (13%) medewerkers die aangeven dit 'misschien' te gaan doen een aanzienlijk aantal ook daadwerkelijk van dit aanbod gebruik zal maken. Dit betekent dat dan mogelijk ruim 200 ambtenaren met de auto naar hun werk komen, hetgeen op gespannen voet staat met de duurzaamheidsdoelstellingen van het nieuwe stadskantoor.

Vervolgproces

Positief stimuleren van fiets- en OV-gebruik kan zo'n 200 toekomstige automobilisten overhalen om op een andere manier naar en van het stadskantoor te reizen. Er zijn verschillende mogelijkheden op de markt. Onderzocht moet worden welke (combinaties van) maatregelen het beste passen bij de gemeente Hengelo. Een aantal medewerkers zal echter met de auto blijven komen. Deze auto's kunnen mogelijk de door omwonenden ervaren parkeerdruk op de bestaande parkeervoorzieningen rond het stadskantoor beïnvloeden. Het college voelt zich verantwoordelijk voor een ordentelijk parkeerbeleid. Dat geldt voor parkeren door medewerkers van de gemeente Hengelo, maar ook voor parkeren in het algemeen. Indien de verwachting is dat er een te hoge parkeerbelasting gaat ontstaan door geparkeerde auto's van medewerkers dan moet worden onderzocht hoe medewerkers kunnen worden gestimuleerd hun auto elders te parkeren. Voor alle duidelijkheid, het is niet mogelijk dit (wettelijk) af te dwingen.

De volgende scenario's (en combinaties daarvan) worden onderzocht:

1. stimuleringsmaatregelen fiets- en OV-gebruik, bijvoorbeeld
 - o aanbod aanschaf elektrische fiets met korting
 - o fietsbeloningsysteem
 - o OV-kaart met korting
2. onderzoek effecten parkeren zonder verdere maatregelen, uitgaande van niet teveel overlast voor omwonenden

Indien inpassing in de bestaande parkeervoorzieningen niet zonder (teveel) overlast voor omwonenden mogelijk is:

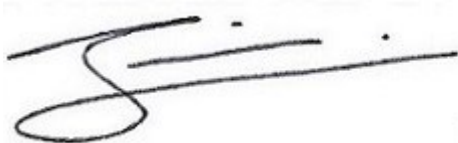
3. abonnement parkeerterrein op loopafstand tegen gunstig tarief
4. P+R terrein buiten de stad (gratis)
 - o in combi met leenfietsen
 - o in combi met vouwfietsen (aan te schaffen met korting)
 - o in combi met openbaar vervoer / pendel
5. abonnement parkeergarage tegen gunstig tarief
6. elektrische dienstauto's inzetten voor woon-werkverkeer

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

Planning

De besluitvormende fase wordt afgerond in 2018. Daarbij zullen medewerkers nauw worden betrokken. De realisatie van het (de) gekozen scenario('s) vindt plaats in 2019. Wij zullen uw raad gedurende deze periode regelmatig op de hoogte houden van en betrekken bij dit proces. In bijlage 2 is de planning schematisch weergegeven.

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



De heer J. Eshuis



De heer S.W.J.G Schelberg

Bijlagen:

- rapportage mobiliteit enquête
- planning schema

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

MEMO

Aan: René Teeuwen en Rob Soeters
Van: Ruben van den Hamsvoort en Alex van Ingen
CC:
Datum: 8 mei 2018
Betreft: resultaten enquête mobiliteitsonderzoek gemeente Hengelo
definitief

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Twente Mobiel ondersteunt werkgevers en partners bij het ontwikkelen en implementeren van mobiliteitsmanagement. Het gaat om het geven van advies over, ondersteuning bij en samen realiseren van acties en projecten. Dit verzorgt Twente Mobiel ook voor de gemeente Hengelo.

Vanaf de zomer 2019 verhuizen bijna alle ambtenaren van de gemeente Hengelo naar een nieuwe locatie in de binnenstad. Dan is de renovatie van het stadhuis en de nieuwbouw van het stadskantoor afgerond.

Het is uit de gedragswetenschap bekend dat een verhuizing van werklocatie voor werknemers een 'natuurlijk moment' is om na te denken over hun reisgedrag. Daarop kunnen de gemeente Hengelo en Twente Mobiel prima inspelen.

De gemeente Hengelo wil het huidige woon-werkverkeer van ongeveer 700 werknemers in beeld brengen en een overzicht krijgen hoe zij naar de nieuwe werkplek gaan reizen. Dit onderzoek wordt gecoördineerd door Twente Mobiel. De gemeente Hengelo heeft daarvoor een enquête over de mobiliteit van medewerkers uitgewerkt en verspreid onder medewerkers. DTV Consultants heeft in opdracht van Twente Mobiel de enquête geoperationaliseerd en de resultaten verwerkt.

1.2 ONDERZOEKSOPZET, RESPONS EN BETROUWBAARHEID

Twente Mobiel heeft in nauwe samenwerking met de gemeente Hengelo een vragenlijst opgesteld. Alle medewerkers zijn met een mail van de gemeentesecretaris gevraagd de enquête in te vullen. De vragenlijst heeft vanaf 26 maart 2018 tot en met 8 april 2018 online gestaan. Totaal zijn 640 vragenlijsten online ingevuld. Omdat de gemeente 675 werknemers heeft, is de respons daarmee 94,8%¹. Voor dergelijke onderzoeken is dit een zeer hoge respons. Deze respons is dan ook ruim voldoende om betrouwbare uitspraken te doen over de mobiliteit van *alle* medewerkers en hun mogelijke verandergedrag na de verhuizing. Van de respondenten heeft 41% aangegeven mee te willen werken aan vervolgonderzoek.

1.3 LEESWIJZER

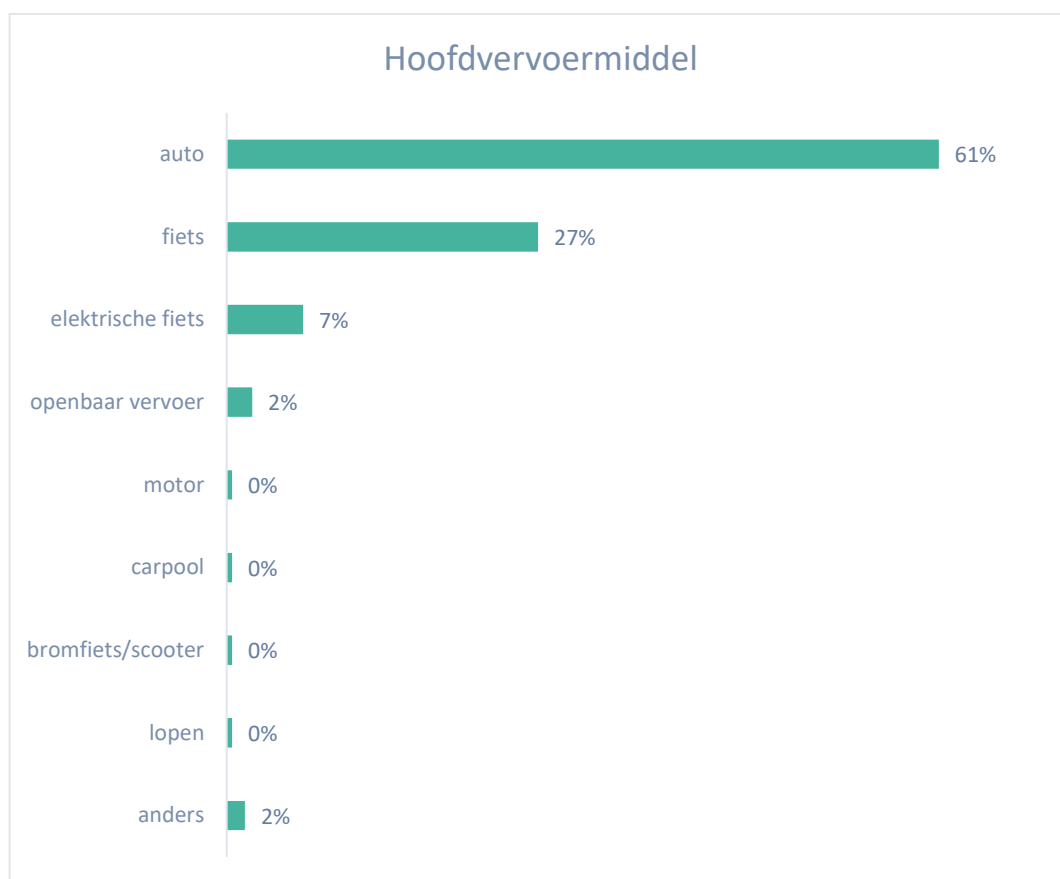
Hoofdstuk 2 gaat in op de wijze waarop medewerkers van de gemeente Hengelo op dit moment naar het werk reizen en waarom ze voor het vervoermiddel kiezen. We gaan ook in op het aantal dagen dat het vervoermiddel wordt gebruikt. Hoofdstuk 3 beschrijft welke keuzes medewerkers maken voor de reis naar de toekomstige locatie, voor bijvoorbeeld gebruikt vervoermiddel en parkeerlocatie. In hoofdstuk 4 wordt een vervoerkundige analyse uitgevoerd en wordt op basis van objectieve criteria vastgesteld welke mogelijkheden er zijn het gebruik van alternatieven voor de auto te stimuleren.

¹ In statistische termen: om aan minimale eisen van representativiteit te voldoen, zijn voor de doelgroep minimaal 246 respondenten nodig. Dan is er sprake van 95% betrouwbaarheid bij een foutmarge van +/- 5%. Bij een respons van 640 medewerkers, is de foutmarge bij een betrouwbaarheid van 95% +/- 1%. Een voorbeeld over betrouwbaarheid en nauwkeurigheid: de uitspraak 'het wordt morgen tussen de 13 en 20 graden' is niet zo nauwkeurig, maar wel betrouwbaar. De uitspraak 'het wordt morgen 20 graden' is wel nauwkeurig, maar eens stuk minder betrouwbaar.

2 HUIDIG VERVOERMIDDEL VOOR WOON-WERKVERKEER

2.1 HUIDIG VERVOERMIDDEL

Aan medewerkers is gevraagd met welk vervoermiddel ze momenteel naar het werk reizen. Bekend was dat een behoorlijke groep medewerkers voor de reis naar het werk meerdere vervoermiddelen combineert. Daarom is gevraagd naar het vervoermiddel waarmee tijdens de reis naar het werk *de grootste afstand* wordt afgelegd. De resultaten over het huidige reisgedrag staan in afbeelding 2.1 hieronder. Respondenten konden één antwoord geven.



afbeelding 2.1 Verdeling van gebruik van vervoermiddelen in het woon-werkverkeer

Auto wordt meest gebruikt

Van alle medewerkers reist 61% met de auto naar het werk en 34% met de fiets. Van deze laatste groep reist 7% op een elektrische fiets. Gebruik van openbaar vervoer (OV) is weinig populair: 2% reist met OV naar het werk. Andere vervoermiddelen worden nauwelijks gebruikt. Als medewerkers 'anders' als vervoermiddel kiezen, geven ze voornamelijk aan dat de keuze van vervoermiddel afhangt van het seizoen en/of de weersomstandigheden. Bijvoorbeeld: in de zomer

of bij goed weer wordt er gefietst en in de winter of tijdens regen kiezen respondenten voor de auto.

Aantal dagen reizen per week

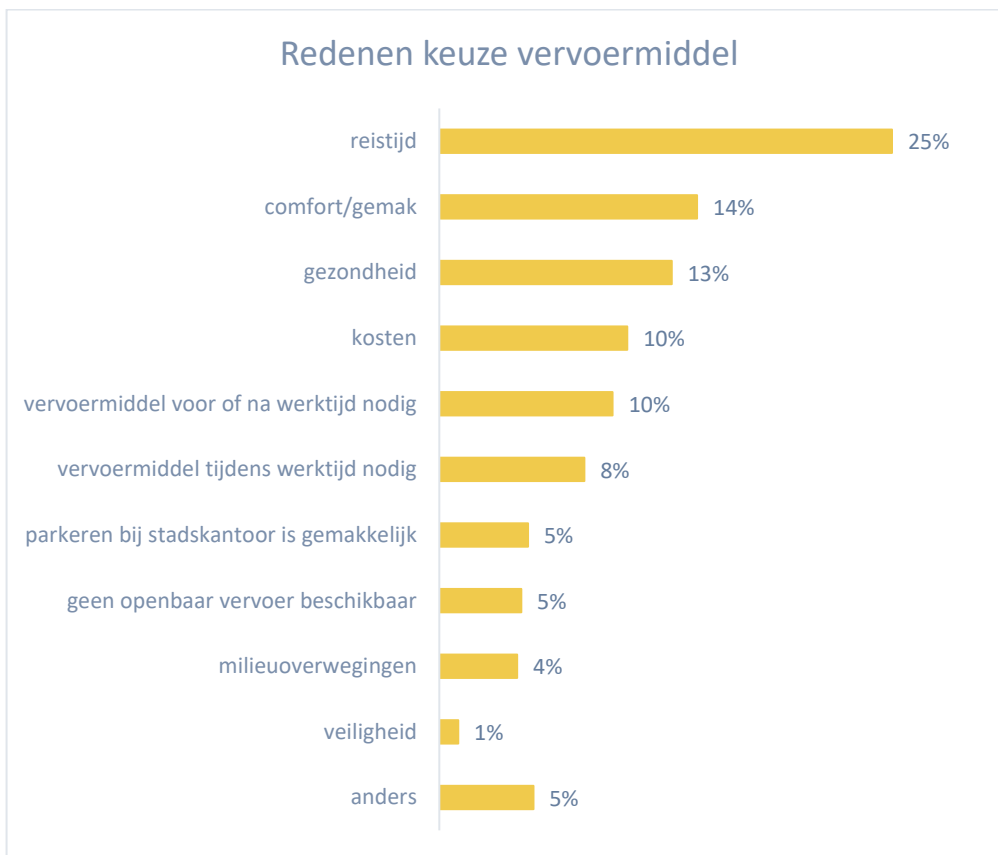
Gemiddeld reizen respondenten ruim 4 dagen per week naar het werk (4,05 dagen). Er is nauwelijks verschil tussen verschillende vervoerwijzen, als het gaat om aantal dagen gebruik per week.

2.2 REDENEN VOOR GEBRUIK VERVOERMIDDEL

Aan medewerkers is gevraagd *waarom* ze voor het woon-werkverkeer voor hun huidige vervoermiddel kiezen. Medewerkers konden maximaal drie redenen opgeven. Gemiddeld heeft elke respondent ruim 2 redenen genoemd.

- Van alle redenen is de reistijd exact 25% genoemd als aanleiding om te kiezen voor het huidige vervoermiddel. Per medewerker konden meerdere redenen worden genoemd. Meer dan de helft van de medewerkers (53%) heeft reistijd als reden genoemd.
- Door 30% van de medewerkers wordt comfort en gemak tijdens de reis als belangrijke reden genoemd. Comfort en gemak heeft een aandeel van 14% in alle redenen die genoemd zijn.
- 27% van de medewerkers geeft aan dat gezondheid een reden is waarom ze voor hun huidige vervoermiddel hebben gekozen. Gezondheid heeft totaal een aandeel van 13% van alle redenen.
- 22% van de medewerkers geeft aan dat kosten een belangrijke reden is om te kiezen voor het huidige vervoermiddel. Kosten heeft een aandeel van 10% van alle redenen.

Als andere redenen worden onder meer genoemd: niet kunnen beschikken over een auto of rijbewijs, te ver weg wonen of juist op loopafstand van het werk wonen. In afbeelding 2.2 op de volgende pagina staat een overzicht van genoemde redenen.



afbeelding 2.2 Redenen voor keuze huidige hoofdvervoermiddel, als aandeel van alle redenen (huidige situatie)

2.3 GEBRUIK VAN ALTERNATIEF VERVOERMIDDEL

Medewerkers hebben kunnen aangeven of ze naast het hoofdvervoermiddel ook wel eens een ander vervoermiddel gebruiken om naar het werk te reizen. Dan blijkt dat ruim 38% van alle medewerkers *nooit* een alternatief vervoermiddel gebruikt. Als beoordeeld wordt welke alternatieve vervoermiddelen worden gebruikt, dan blijken automobilisten en medewerkers die met het OV reizen het minst vaak een alternatief te gebruiken. Uit tabel 2.1 op de volgende pagina blijkt dat ongeveer de helft van medewerkers die met de auto reizen (48%) *nooit* een alternatief gebruikt. Voor medewerkers die met OV reizen is dit 50%. Meer dan 80% van de fietsers (zowel voor de conventionele fiets als elektrische fiets) gebruikt een alternatief vervoermiddel. In de meeste gevallen is dit alternatief de auto. Dit geldt voor 63% van de medewerkers die met de conventionele fiets reizen en voor 66% van de medewerkers die met de e-fiets reizen.

Aantal dagen reizen per week

Van de respondenten die een alternatief vervoermiddel gebruiken, doet 58% dat *minder dan één* dag in de week. Ongeveer een kwart (24%) gebruikt het alternatief gemiddeld 1 dag in de week. En 17% van de medewerkers die een alternatief vervoermiddel gebruiken, doet dat 3 of meer dagen in de week.

Alternatief										
Hoofdvervoermiddel	ik gebruik nooit een alternatief									
		auto	motor	carpool	openbaar vervoer	brommer of scooter	elektrische fiets	fiets	lopen	anders
auto	48%	-	1%	5%	6%	2%	10%	27%	-	-
fiets	15%	63%	1%	3%	11%	2%	2%	-	4%	1%
elektrische fiets	18%	66%	2%	2%	9%	-	-	-	2%	-
openbaar vervoer	50%	21%	-	-	-	-	7%	21%	-	-

tabel 2.1 Alternatieve vervoermiddelen, per hoofdvervoermiddel

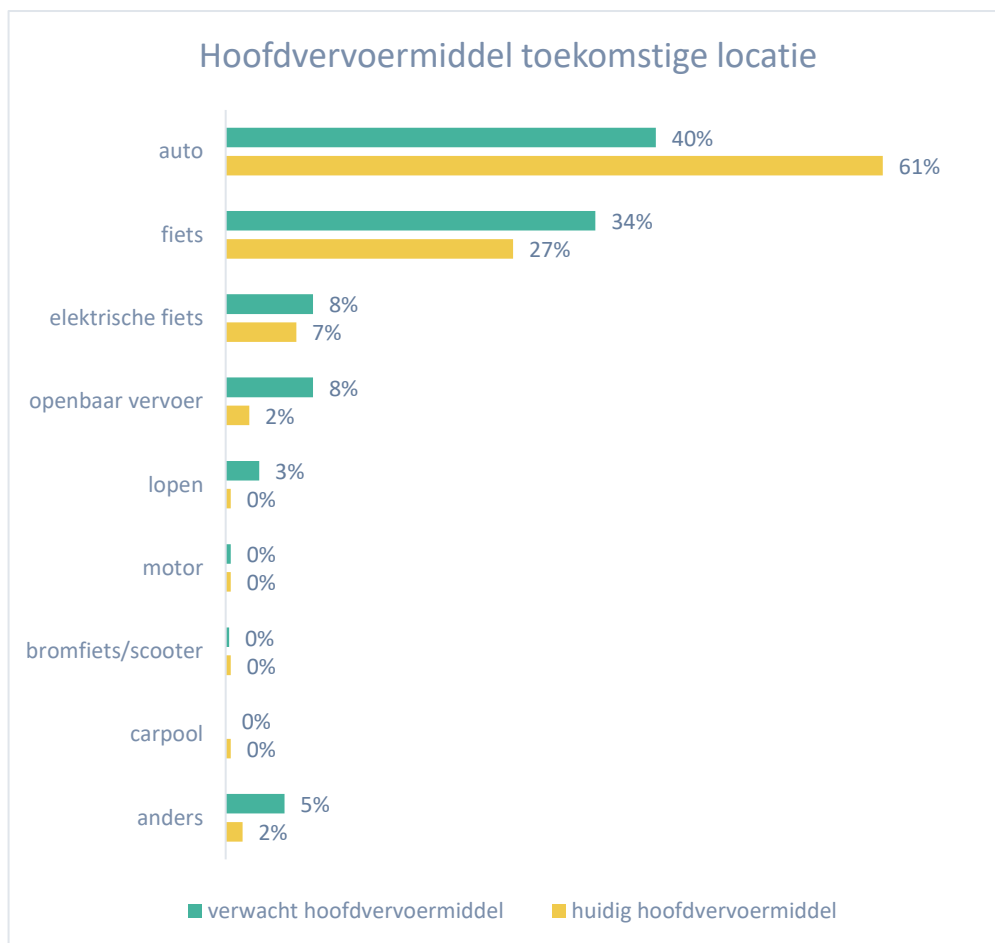
3 TOEKOMSTIGE LOCATIE

In het najaar van 2019 verhuizen bijna alle ambtenaren naar de binnenstad van Hengelo. Hierdoor wijzigt voor veel mensen hun situatie door een ander 'aanbod van vervoer'.

3.1 VERVOERWIJZE

Aan alle medewerkers is gevraagd hoe zij denken naar de nieuwe locatie te gaan reizen. Ook hier is weer gevraagd naar het vervoermiddel waarmee men de grootste afstand aflegt. In onderstaande afbeelding is het hoofdvervoermiddel voor de toekomstige situatie weergegeven. Tevens is de huidige situatie weergegeven. Dan wordt duidelijk welke 'modal shift' te verwachten is door de verhuizing naar de nieuwe locatie.

Van alle medewerkers denkt 40% met de auto naar de nieuwe locatie te gaan reizen (op dit moment is het aandeel van het gebruik van de auto in het woon-werkverkeer 61%). Van de medewerkers geeft 42% aan te gaan fietsen, van wie 8% met een elektrische fiets (nu samen 34%, een relatieve toename van 24%). Ook het gebruik van openbaar vervoer laat een forse toename zien. Op dit moment reist 2% met OV naar het werk, naar de toekomstige locatie verwacht 8% van de medewerkers met het OV te gaan reizen.



afbeelding 3.1 Gebruik hoofdvervoermiddel (toekomstige locatie en huidige locatie)

3.2 PARKEERLOCATIE IN DE TOEKOMST

De parkeergarage onder het nieuwe stadskantoor is niet bedoeld voor auto's van medewerkers. Daarom is aan medewerkers die verwachten voornamelijk met de auto of motor naar de nieuwe locatie te gaan reizen, gevraagd waar men van plan is te parkeren. Deze resultaten zijn opgenomen in tabel 3.1. Dan wordt duidelijk dat de meeste werknemers aangeven buiten de blauwe zone (onbetaald) te gaan parkeren. Dit geldt voor 68% van de respondenten.

Van de medewerkers geeft 8% 'anders' als antwoord. Deze medewerkers geven aan dat zij de auto voor het uitoefenen van de functie nodig hebben en dat zij verwachten dat de gemeente voor (een door de werkgever betaalde) parkeergelegenheid zorgt. Sommige medewerkers geven aan dat zij nog niet weten waar zij gaan parkeren of dat dat de gemeente gratis parkeergelegenheid zou moeten faciliteren.

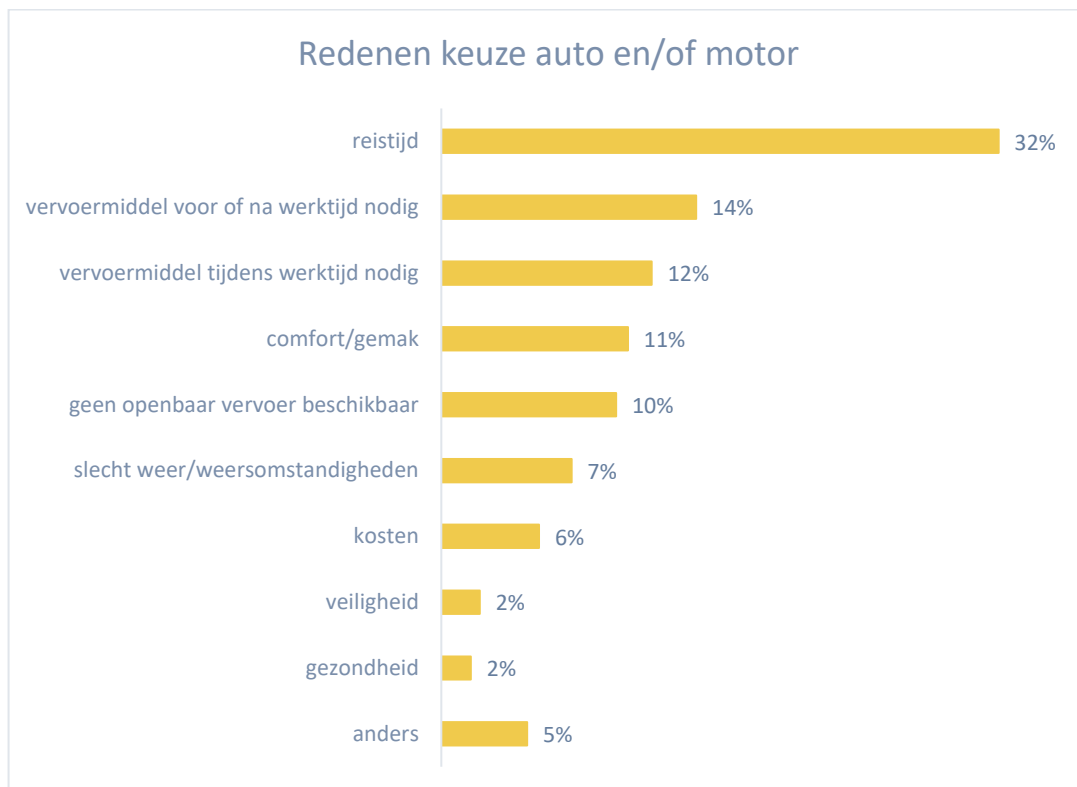
parkeerlocatie	aantal	percentage
onbetaald, buiten de blauwe zone	176	68%
in een parkeergarage (€1,90 per uur of ten minste €550 per jaar)	22	8%
op straat, met een parkeervergunning	5	2%
op straat (€1,90 per uur)	4	2%
op een van de dagparkeerterreinen (€7,60 per dag)	4	2%
anders	48	8%
totaal	259	100%

tabel 3.1 Toekomstige parkeerlocatie: keuze van automobilisten

3.3 REDENEN GEBRUIK AUTO OF MOTOR NIEUWE LOCATIE

Aan medewerkers die verwachten met de auto of de motor naar de nieuwe locatie te reizen is gevraagd waarom zij voor dit vervoermiddel kiezen. Medewerkers konden maximaal drie overwegingen opgeven. Gemiddeld heeft elke respondent ruim 2 redenen genoemd. Deze resultaten staan in afbeelding 3.2 op de volgende pagina.

- Van alle redenen is reistijd 32% keer genoemd als aanleiding om te kiezen voor het vervoermiddel. Medewerkers konden meerdere redenen noemen. Bijna driekwart van de medewerkers (73%) heeft reistijd als een reden genoemd.
- Van de respondenten geeft 33% aan dat men de auto of de motor voor of na werktijd nodig heeft. In 14% van alle overwegingen samen wordt deze genoemd.
- Van de 'toekomstige automobilisten' geeft 27% aan dat ze het vervoermiddel tijdens werktijd nodig hebben. Deze overweging heeft een aandeel van 12% in alle redenen.
- Bijna een kwart (24%) van alle 'toekomstige automobilisten' geeft aan dat gemak en comfort belangrijke overwegingen zijn om voor de auto of de motor te kiezen. Deze overweging heeft een aandeel van 11% in alle redenen.



afbeelding 3.2 Overwegingen voor keuze van auto/motor, als aandeel op alle redenen (naar nieuwe locatie)

3.4 GEBRUIK VAN ALTERNATIEVEN

Alternatieven voor zakelijke ritten

Een redelijk deel van de medewerkers die met de auto of motor gaan reizen, geeft aan dat te doen omdat de auto tijdens werktijd nodig is. Het gaat om 12% van deze groep. Deze medewerkers zijn gevraagd of ze gebruik zouden maken van alternatieven die de gemeente Hengelo beschikbaar kan stellen voor zakelijke ritten. Denk bijvoorbeeld aan een fiets, elektrische fiets, OV-chipkaart of een dienstauto voor zakelijke ritten.

Van deze groep (71 medewerkers), geeft ruim twee derde (62%, 44 medewerkers) aan *zeker of waarschijnlijk* gebruik te gaan maken van alternatieven voor zakelijke ritten. Verder geeft 18% (13 medewerkers) aan *waarschijnlijk of zeker niet* gebruik te maken van deze alternatieven. Tenslotte geeft 20% aan dat ze *misschien* gebruik zullen maken van een alternatief voor zakelijke ritten.

Gebruik P+R-terreinen

‘Toekomstige automobilisten’ is ook gevraagd of zij gebruik zouden maken van parkeerterreinen elders. Gedacht kan worden aan P+R-terreinen, bijvoorbeeld aan de Pentropsdijk, Walkatenplein of op bedrijventerrein Twentekanaal. Het idee is op deze terreinen (gratis) parkeren mogelijk te maken. Medewerkers kunnen dan in maximaal een kwartier (verder) reizen met bus, deelfiets of eigen (vouw)fiets naar de binnenstad.

Ruim 55% van de medewerkers die met de auto naar de nieuwe locatie reist, geeft aan *geen* gebruik te maken van een P+R-terrein aan de rand van de stad. Medewerkers geven aan niet afhankelijk te willen zijn en meteen te willen vertrekken vanaf de werkplek als daar aanleiding voor

is. Veel mensen geven aan de auto nodig te hebben tijdens of voor/na werktijd. Ook zou het extra voor- of natransport voor sommigen tot een onevenredige verhoging van de reistijd zorgen. Tevens wordt aangegeven, dat wanneer er toch gefietst moet worden of het openbaar vervoer gebruikt moet worden, dit dan beter de volledige reis kan.

Van deze groep geeft dus 45% aan misschien wel van een P+R-terrein gebruik te gaan maken. In totaal geeft van deze groep 47% te kiezen voor Park+ Ride in combinatie met openbaar vervoer, 60% voor de combinatie met een deelfiets en 44% in combinatie met een eigen (vouw)fiets. Medewerkers konden meerdere opties aangeven.

Stimuleringsmaatregelen (1)

Aan medewerkers die met de auto naar de nieuwe locatie gaan reizen, is gevraagd of stimuleringsmaatregelen hen kunnen 'overhalen' om geheel of gedeeltelijk op de fiets of met het openbaar vervoer naar het werk te reizen. Deze resultaten zijn weergegeven in tabel 3.2.

maatregel	aantal	percentage t.o.v. totale groep 'toekomstige automobilisten'
geen enkele maatregel	100	39%
aanschaf van een elektrische fiets met korting	69	27%
gratis gebruik maken van een deelfiets om van de P+R-terreinen naar het centrum te komen	65	25%
openbaar vervoerkaart met korting	65	25%
aanschaf van een vouwfiets met korting	35	14%
een beloningssysteem voor fietsgebruik (bijv. punten sparen)	21	8%
gratis uitproberen van een elektrische fiets	9	4%
anders	47	18%

tabel 3.2 Stimuleringsmaatregelen

Stimuleringsmaatregelen (2)

Bijna 4 op de 10 medewerkers (39%) die met de auto naar de toekomstige locatie gaat reizen, geeft aan dat geen enkele stimuleringsmaatregel hen overhaalt om geheel of gedeeltelijk met de fiets of het OV te gaan reizen. De stimuleringsmaatregelen die wél automobilisten kunnen overhalen om meer te fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken zijn de volgende:

- de mogelijkheid om een elektrische fiets met korting aan te schaffen (geldt voor 27% van de 'toekomstige automobilisten');
- gratis gebruik van een deelfiets, om van de P+R-terreinen aan de rand van de stad naar het centrum te komen (25% van de 'toekomstige automobilisten');
- OV-kaart met korting (25% van de 'toekomstige automobilisten').

Maatregelen die in de categorie 'anders' worden genoemd zijn onder meer:

- maak van fietstijd een deel 'tijd van de baas';
- biedt leenauto's aan waarmee naar afspraken gereisd kan worden;
- geef de mogelijkheid om te flex- of thuis te werken;

- geef korting op de kosten van parkeren in parkeergarages;
- biedt faciliteiten voor fietsers, zoals douches en omkleedgelegenheden.

3.5 PARKEREN TEGEN GEREDUCEERD TARIEF

Aan alle medewerkers die *niet* van plan zijn om met de auto naar de toekomstige locatie te gaan reizen, is gevraagd of zij dat wel doen wanneer er plaatsen in een parkeergarage tegen gereduceerd tarief ter beschikking worden gesteld. Iets meer dan een derde (37%) van deze groep geeft aan *zeker wel*, *waarschijnlijk wel* of *misschien* met de auto te gaan reizen, wanneer dit het geval is. De resultaten zijn opgenomen in tabel 3.3 hieronder.

reizen met de auto bij garage gereduceerd tarief	aantal	percentage t.o.v. totale groep 'toekomstige automobilisten'
ja, zeker	22	6%
ja, waarschijnlijk wel	46	13%
misschien	66	18%
nee, waarschijnlijk niet	90	25%
nee, zeker niet	137	38%
totaal	361	100%

tabel 3.3 Reizen met auto, bij parkeren tegen gereduceerd tarief

Aantal dagen met de auto

Van deze groep geeft 10% aan in dit geval *altijd* met de auto te reizen, 36% verwacht vaak met de auto naar het werk te reizen. Tenslotte geeft 54% aan incidenteel van de auto gebruik te gaan maken.

4 WOONLOCATIES EN VERVOERKUNDIGE ANALYSE

4.1 WOONLOCATIES

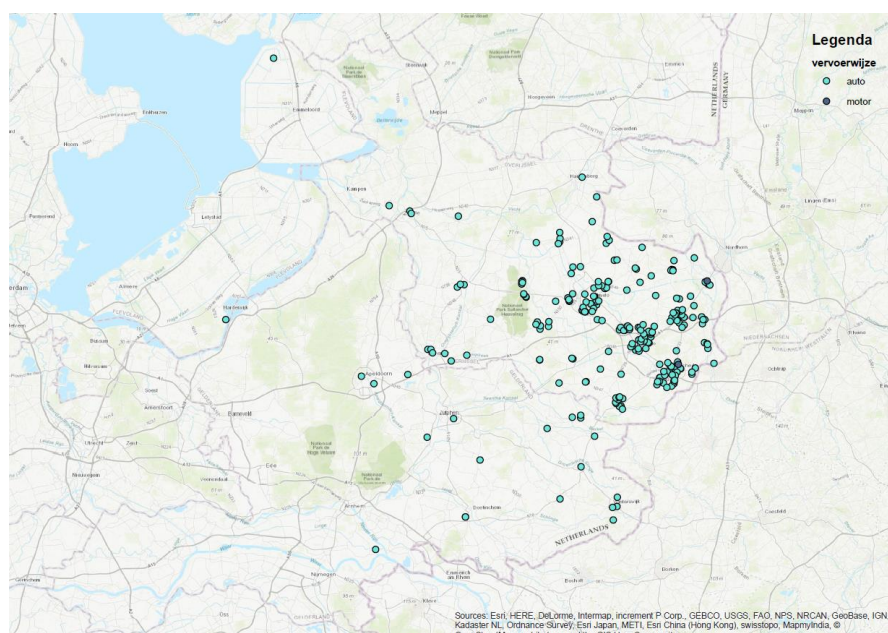
In tabel 4.1 is de 'top 10' van woonlocaties van medewerkers van de gemeente Hengelo opgenomen. De grootste groep medewerkers (met een aandeel van 41%) woont in de gemeente Hengelo zelf. Enschede is na Hengelo de 'populairste' woonplaats (met een aandeel van 13%). Daarna wonen de meeste medewerkers in Almelo, Oldenzaal en Borne.

woonlocatie	percentage
Hengelo	41%
Enschede	13%
Almelo	6%
Oldenzaal	5%
Borne	4%
Haaksbergen	3%
Nijverdal	2%
Delden	2%
Deventer	1%
overige woonlocaties	22%
totaal	100%

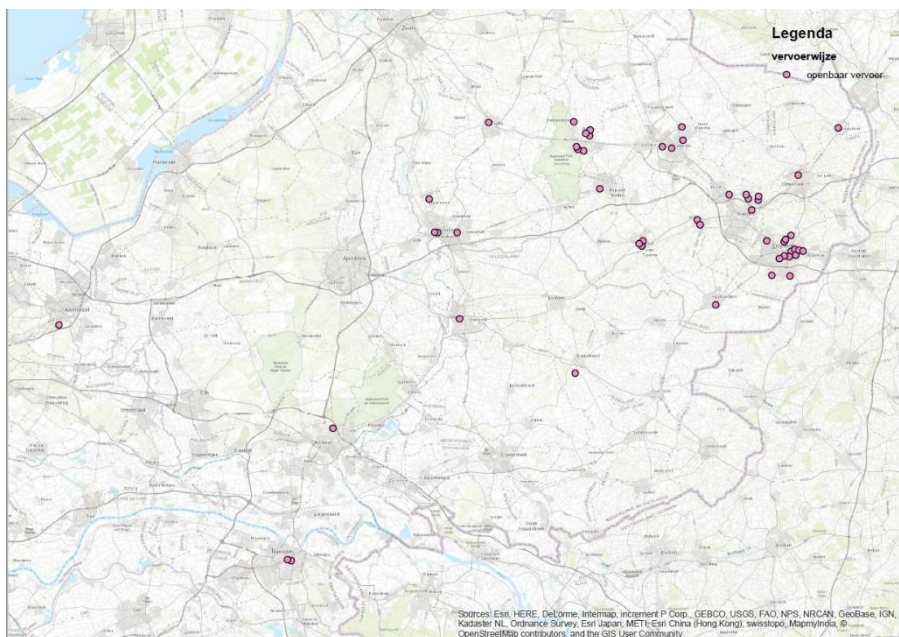
tabel 4.1 Top 10 woonlocaties van alle medewerkers

Gebruikt toekomstig vervoermiddel per herkomstlocatie

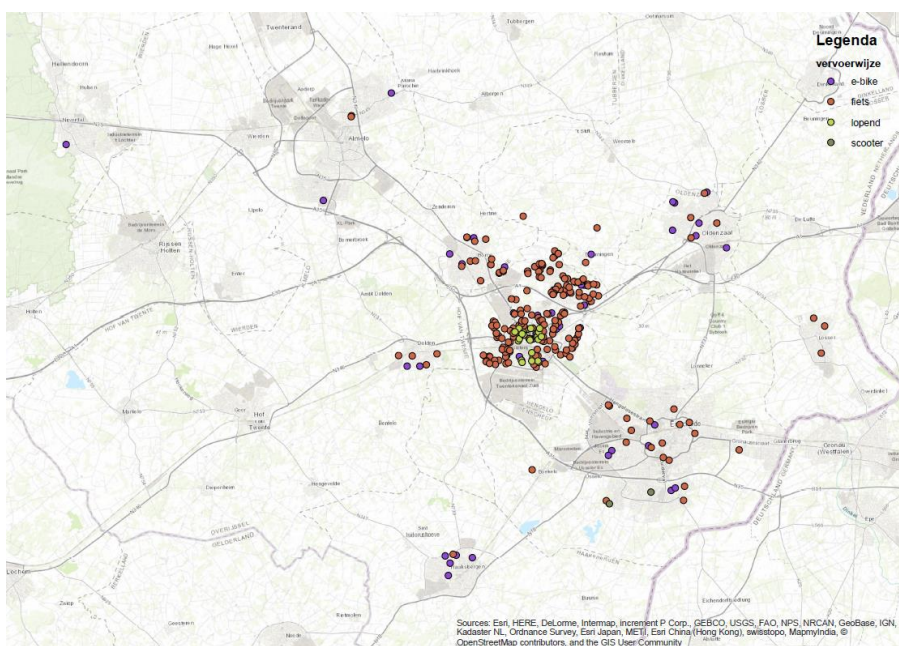
In onderstaande afbeeldingen zijn de woonplaatsen van de medewerkers van de gemeente weergegeven, op basis van het toekomstige vervoermiddel.



afbeelding 4.1 Woonplaatsen van medewerkers, verdeeld naar toekomstige vervoerwijze: auto en motor



afbeelding 4.2 Woonplaatsen van medewerkers, verdeeld naar toekomstige vervoerwijze: OV



afbeelding 4.3 Woonplaatsen van medewerkers, verdeeld naar toekomstige vervoerwijze: andere vervoermiddelen

4.2 VERVOERKUNDIGE ANALYSE

De aanpak: wanneer is fiets of e-fiets een alternatief?

We hebben beoordeeld wat de beschikbare alternatieven zijn voor *medewerkers* van de gemeente die aangeven met de auto naar nieuwe locatie te gaan reizen. De *fiets* is een prima alternatief voor het gebruik van de auto in het woon-werkverkeer voor reisafstanden tot circa 7,5 kilometer. Dit wordt door verkeerskundigen beschouwd als de zogenaamde 'fietsbare afstand'. Om inzicht te krijgen in de rol die de fiets kan spelen als oplossing voor slim reizen, is beoordeeld hoe groot de groep medewerkers is die op fietsbare afstand van het werk (de nieuwe locatie) woont en verwacht toch met de auto te gaan reizen. Deze afstand kan door de opkomst van de e-fiets verruimd worden tot afstanden van zo'n 15 kilometer of meer².

Uit tabel 4.2 blijkt dat medewerkers die aangeven met de auto naar de nieuwe locatie te gaan reizen over het algemeen verder dan 15 kilometer van het werk wonen. Dit geldt voor bijna 60% van deze groep. Voor 42% van deze groep is gebruik van fiets of e-fiets vervoerkundig gezien een alternatief. Zij wonen op een reisafstand van maximaal 15 kilometer van het werk, 40 medewerkers wonen maximaal 7,5 kilometer van het werk.

Bij het vaststellen van deze mogelijkheden voor slim reizen wordt geen rekening gehouden met persoonlijke interesses en voorkeuren. Simpel gesteld: de 'vraag' naar vervoer wordt niet meegenomen.

potentiële fietsafstand	aantal	percentage
0 – 7,5 kilometer	40	16%
7,5 – 15 kilometer	66	26%
meer dan 15 kilometer	144	58%
totaal	250	100%

tabel 4.2 Aantal medewerkers die met de auto reizen: potentiële fietsafstanden

De aanpak: wanneer is gebruik van openbaar vervoer een alternatief?

Verder hebben we beoordeeld of OV een oplossing is voor automobilisten voor wie de (elektrische) fiets geen alternatief vormt (dus met een toekomstige woon-werkafstand van meer dan 15 kilometer). Om dit te beoordelen worden vervoerkundige criteria gebruikt. Centraal hierbij staat de reistijdvergelijking tussen de auto en het openbaar vervoer vanuit de woonlocatie. Per automobilist is op individueel niveau bepaald wat de reistijd is per auto en of het gebruik van openbaar vervoer een alternatief is. We zijn uitgegaan van een aankomsttijd van 08.30 uur.

Daarbij wordt ervan uitgegaan dat (combinaties van) het gebruik van bus en trein een acceptabel alternatief voor het gebruik van de auto vormen als de reistijd maximaal 50 procent meer is dan bij gebruik van de auto³. Uit onderzoek is bekend dat forensen deze norm algemeen als criterium accepteren bij de keuze voor het gebruik van openbaar vervoer. Deze uitkomst van de reistijdvergelijking wordt uitgedrukt in een factor, de zogenaamde 'Vf-waarde' (Verplaatsingstijdfactor). Een Vf-waarde van bijvoorbeeld 1,3 geeft aan dat de reistijd met openbaar vervoer 30 procent meer is dan de reistijd per auto tussen woning en werk. Natuurlijk zijn er andere aspecten die van invloed zijn op de keuze van openbaar vervoer. Voorbeelden

² Bij afstanden van meer dan 15 kilometer kan de high speed e-fiets of speedpedelec een oplossing vormen.

³ Er is geen rekening gehouden met de mogelijke invloed van gebruik van de fiets tijdens een deel van de reis op de reistijd met OV en (extra) tijd die nodig is voor het zoeken naar een parkeerplaats voor de rit met de auto.

hiervan zijn kosten, comfort (met name de beschikbaarheid van een zitplaats), directheid van de reis en de mate waarin medewerkers de auto nodig hebben voor de uitoefening van de functie of de auto voor en na het werk voor privédoeleinden gebruiken.

Uit deze analyse wordt ook duidelijk hoe het straks met de bereikbaarheid van de gemeente met het openbaar vervoer in het algemeen is gesteld. Uit tabel 4.3 wordt duidelijk dat openbaar vervoer voor maar 8% van de automobilisten die verder dan 15 kilometer van het werk wonen een alternatief is.

Vf-waarde	in %
< 1	0%
1 tot 1,4	4%
1,4 en 1,5	4%
1,5 tot 2	36%
> 2	57%
totaal	100% (n= 140)

tabel 4.3 Vf-waarde

Samenvatting

Samengevat is er voor **45% van de medewerkers** die met de auto naar de nieuwe locatie gaan reizen een alternatief voor de auto beschikbaar. Het is duidelijk dat er voor de gemeente goede mogelijkheden zijn het autogebruik verder te reduceren en daarmee CO₂-uitstoot te verminderen.

Planning mobiliteit woon-werk nieuw stadskantoor

	2018							2019
	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Jan t/m okt
Raadsbrief enquête resultaten								
Uitwerking scenario's (eventueel politieke markt)								
Voorgenomen collegebesluit								
Instemming OR								
Definitief collegebesluit								
Raadsbesluit								
Realisatiefase								